Année 1961. — N° 2. Le Numéro : 0,50 NF 28 Janvier 1961.

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS
DU
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

ABONNEMENTS : FRANCE ET OUTRE-MER : 8 NF ; ETRANGER : 12 NF
(Compte chèque postal : 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF.

SESSION DE 1960

Séance du 22 Novembre 1960.

ENSEMBLE DES PROBLEMES POSES PAR LES AUTOROUTES FRANÇAISES

(Question dont le Conseil économique et social s'est saisi en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. Jean Boucoiran.

SOMMAIRE

PRÉLIMINAIRES

I. — *Avertissement.*

II. — *Rappel des travaux du Conseil économique.*

III. — *Définition de l'autoroute.*

IV. — *Aperçu sur l'histoire des autoroutes.*

1. — Etats-Unis.
2. — Italie.
3. — Allemagne.
4. — Suisse.
5. — Autriche.
6. — Grande-Bretagne
7. — France.

PREMIÈRE PARTIE. — LA « QUERELLE » DES AUTOROUTES

I. — *Principaux arguments en faveur de l'autoroute*

a) La circulation routière.
b) La sécurité.
c) Le développement économique.
d) La concurrence internationale.
e) La décentralisation.
f) Le tourisme
g) La jonction avec les réseaux étrangers,

II. — *Critiques et réticences.*

III. — *Quelques éléments d'appréciation*

A. — Le réseau routier français.
B. — La circulation routière.
C. — L'aspect économique
D. — L'aspect humain.

DEUXIÈME PARTIE. — LES PROBLÈMES DU PRÉSENT ET DE L'AVENIR

I. — *Le programme du Gouvernement.*

Description du réseau futur.

A. — La trame autoroutière.
1° En première urgence.
2° En deuxième urgence.
3° En troisième urgence.
B. — Liaisons de premier ordre.
C. — Liaisons de deuxième ordre.
D. — Les autres liaisons routières.

Méthodes d'élaboration du programme.

II. — *Etude et discussion du programme.*

III. — *La rentabilité des autoroutes.*

IV. — *Le financement des autoroutes*

V. — *Conclusions.*

PRELIMINAIRES

I. — Avertissement.
II. — Rappel des travaux du Conseil économique.
III. — Définition de l'autoroute.
IV. — Aperçu sur l'histoire des autoroutes européennes.

Au cours de son assemblée plénière du 9 février 1960, le Conseil économique et social a décidé de confier à la section des transports et du tourisme une saisine sur « l'ensemble des problèmes posés par les autoroutes françaises ».

Pour l'élaboration du rapport qui vous est présenté aujourd'hui par M. Boucoiran, la section des transports et du tourisme a procédé à l'audition de :

M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Bizot, président de la commission des transports intérieurs au commissariat général du plan de modernisation d'équipement et de la productivité.

M. Laure, chargé de mission au commissariat général du plan de modernisation d'équipement et de la productivité.

M. Coquand, directeur des routes et de la circulation routière au ministère des travaux publics et des transports.

M. Renault, inspecteur général des ponts et chaussées.

M. Lutfalla, membre du Conseil économique et social, président directeur général de la compagnie d'assurance La Nationale, parlant au nom des compagnies d'assurances.

M. Gallienne, président de l'union routière.

I. — Avertissement.

D'aucuns pourront dire que ce rapport vient trop tard et que les jeux sont faits. Les premières autoroutes sont construites ou en construction et le Gouvernement a mis au point et adopté un programme qui, dans une première phase, doit doter la France d'un réseau autoroutier d'environ 2.000 km en quinze ans.

En fait, la question reste controversée. Aussi la section des transports et du tourisme a-t-elle estimé utile de faire le point dans l'espoir de contribuer ainsi à mettre un terme à la controverse.

Dans une deuxième partie, le rapport aborde l'ensemble des questions soulevées par la construction des autoroutes et qui n'ont pas encore reçu de réponse définitive. Dans ce domaine, le rapport vient un peu trop tôt. Il eût été souhaitable en effet que votre section des transports et du tourisme pût disposer de deux documents importants qui ne verront le jour que dans le courant de 1961.

Il s'agit :

— d'une part, des résultats des comptages quinquennaux effectués en 1960, dont la comparaison avec les résultats des comptages de 1950 et 1955 aurait permis de donner une base plus actuelle aux prévisions de la circulation future ;

— d'autre part, du III° rapport de la Commission des comptes des transports de la nation, dont seuls les deux premiers ont pu être utilisés. Ces documents édités en 1956 et 1958 examinent les comptes des transports des années 1954 et 1955. Ils sont donc relativement anciens. Par ailleurs, ils visent autant à définir une méthode qu'à produire des résultats précis.

Dans ces conditions votre section estime que ce rapport pourrait être utilement revu et complété, le cas échéant, à la lumière de ces documents, lorsqu'ils auront paru.

II. — Rappel des travaux du Conseil économique.

Le Conseil économique a déjà étudié à plusieurs reprises certains problèmes relatifs aux autoroutes. Dans sa séance du 25 mai 1948 il adoptait à main levée le rapport de M. Edmond Bamberger sur l'achèvement de l'autoroute de l'Ouest et émettait l'avis « qu'il convenait de procéder à l'achèvement des travaux ». Cinq ans plus tard, dans un rapport sur la circulation routière en France, M. Edmond Bamberger évoquait le problème des autoroutes dans son ensemble et concluait en ces termes :

« Il n'est pas opportun de transformer en autoroutes les nationales existant actuellement, mais, au contraire, il faut simplement les améliorer, dans la mesure du possible pour rendre la circulation agréable et sûre à vitesse relativement réduite et prévoir, en outre, après étude approfondie de chaque itinéraire particulier, un programme d'autoroutes à grande distance, qui s'ajoutera au réseau actuel ».

Par 86 voix contre 29 et 33 abstentions le Conseil économique adoptait le projet de résolution et émettait sur ce point l'avis :

« Que le plan des grands itinéraires établi en 1935, complété et revisé conformément à la convention de Genève de 1950, soit reconsidéré, non plus en partant des routes existantes, mais des besoins, en prévoyant si nécessaire, des autoroutes nouvelles, qui se juxtaposeront aux routes nationales actuelles ;

« Que cette réalisation doit se faire progressivement, en tenant compte de la densité de la circulation actuelle et future sur chacun des itinéraires envisagés ;

« Que, dès maintenant, des autoroutes de sortie et de dégagement des grands centres soient largement prévues pour atteindre autour de chaque centre le point d'éclatement le plus propice, en prévoyant la possibilité de jonction ultérieure entre elles ;

« Que la jonction entre l'autoroute sortie Sud de Lille, actuellement en cours, et l'autoroute prévue pour la sortie Nord de Paris soit réalisée rapidement, pouvant ainsi servir d'enseignement pour les programmes ultérieurs ;

« Qu'en attendant la création de voies nouvelles, l'amélioration des routes nationales devra être entreprise, notamment en supprimant les passages à niveau signalés comme dangereux, en équipant les autres électriquement, enfin en substituant des ponts définitifs aux ponts provisoires, dont l'entretien est particulièrement onéreux ;

« Que, partout où cela sera possible, sur les grands itinéraires prévus en autoroutes, ces améliorations (déviations et ouvrages d'art) soient conçues de telle façon que la route ainsi modifiée puisse être considérée comme un tronçon de l'autoroute future, c'est-à-dire établie à deux chaussées de chacune deux voies séparées par un terre-plein ».

En 1957, une mission d'étude de la commission des transports se rendait aux Etats-Unis pour y étudier la « modernisation des moyens de transport ». Dans son rapport, elle décrivait en quelques pages les autoroutes américaines, les procédés de financement et mentionnait le gain de temps et l'amélioration de la sécurité dont bénéficiaient les usagers.

Enfin, le rapport préparé en 1958 par M. Jean Goudaert, au nom de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, faisait une large place à l'étude des autoroutes et concluait :

« Que la nécessité d'un réseau étendu d'autoroutes ne fait plus de doute ;

« Que ce réseau doit être conçu en tenant compte du développement du trafic international et de la concurrence européenne ;

« Que doivent être aménagés d'urgence les itinéraires à grand trafic, d'intérêt économique et touristique, susceptibles d'attirer le trafic international et d'améliorer la desserte des grands ports français (en première urgence : Paris—Lille—Dunkerque ; Paris—Lyon—Marseille ; Paris—Seine-Maritime ; Metz—Thionville) »,

et, à propos du péage,

« Que la solution de l'autoroute à péage peut être retenue, de même que la création de sociétés d'économie mixte, *le péage devant disparaître avec les charges de la société* ».

Bien que le passé ne puisse lier le présent ni l'avenir, il n'est pas inutile de faire observer, au seuil même de ce rapport, que chaque fois que le Conseil économique, en séance plénière ou en commission, a traité des autoroutes, il a pris une attitude favorable à leur égard.

III. — Définition de l'autoroute.

Le sens du mot français — non plus d'ailleurs que celui de la plupart de ses correspondants étrangers — ne fait pas de doute. Qu'on l'appelle « autobahn », « autoweg », « autostrada » ou « motorway », il est clair qu'il s'agit toujours d'une route spécialement destinée aux véhicules à propulsion mécanique (1). Quant aux mots américains (« friway », « parkway »,

(1) En France, le décret n° 51-294 du 3 mars 1951 portant réglementation de la circulation sur l'autoroute de l'Ouest a prévu qu'elle serait ouverte à tout véhicule à propulsion mécanique muni de pneumatiques (chambre à air et enveloppe) et soumis à l'immatriculation, à l'exception :

a) Des véhicules servant aux transports de marchandises et dont le poids total en charge est supérieur à 3.000 kg ;

b) Des véhicules à gaz comprimé ou non comprimé ;

c) Des véhicules à gazogène ;

d) Des citernes à carburant et, d'une manière générale, les véhicules transportant les matières dangereuses des classes I, II, III, IV et V du règlement sur le transport des marchandises dangereuses ;

e) Des véhicules chenillés ;

f) Des convois soumis à l'autorisation spéciale prévue au décret du 20 août 1939 (chargements exceptionnels, pièces longues, trains routiers, etc.) ;

g) Des véhicules servant à l'école de conduite.

« express-way »), bien qu'ils soient formés de façon différente, ils ne s'en appliquent pas moins au même objet.

Il est plus délicat de dire à quelles caractéristiques techniques doit répondre l'autoroute. Ces caractéristiques ont varié et varieront sans doute encore dans le temps et dans l'espace. La première « autostrada » italienne n'avait qu'une seule chaussée à deux voies de circulation, une pour chaque sens. Mais, en Hollande et en Allemagne, les autoroutes possédaient, dès le début, deux chaussées, comportant chacune deux voies réservées à un seul sens de circulation. C'est la formule qui a prévalu et il n'est pas nécessaire d'en souligner les avantages. Pas plus qu'il ne convient de s'attarder sur le nombre de voies d'une chaussée ou sur les perfectionnements qu'apporte chaque autoroute nouvelle et qui peuvent porter sur la largeur des voies, du terre-plein central et des bas-côtés, sur l'éclairage, les accès, etc. Les caractéristiques communes à toutes ces autoroutes sont :

1° D'être réservées aux véhicules à propulsion mécanique ;

2° D'être accessibles seulement en certains points ;

3° De ne comporter aucun croisement.

C'est d'ailleurs à ces caractéristiques essentielles que se réfèrent les principales définitions de l'autoroute.

En septembre 1957, le « groupe de travail des grandes routes de circulation internationale », organisme de la « Commission économique pour l'Europe », a pris l'initiative de proposer une définition internationale du terme « autoroute » mise au point par un groupe d'experts de l'Association internationale permanente des congrès de la route » et de l' « Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile ». La voici :

« Les autoroutes sont destinées uniquement à la circulation automobile. Elles ne sont accessibles qu'en des complexes d'accès spécialement aménagés et ne comportant aucune intersection à niveau. Les routes de ce type comportent généralement deux chaussées à sens unique, séparées et indépendantes, chaque chaussée ayant au moins deux voies de circulation de 3,50 mètres de largeur minimum chacune. »

La première partie de ce texte répond bien aux caractéristiques essentielles de l'autoroute. La deuxième est une description plutôt qu'une définition. Aussi lui préférons-nous le texte qui figure à l'article 1er de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes et, qui, dans sa brièveté, nous paraît bien s'appliquer « à tout le défini et au seul défini » :

« Voie routière à destination spéciale, sans croisements, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservée aux véhicules à propulsion mécanique. »

Encore pourrait-on aisément supprimer les mots « à destination spéciale » qui n'ajoutent rien, « cette destination » apparaissant clairement dans le reste de la définition.

On remarquera qu'aucune de ces deux définitions n'exclut formellement les autostrades italiennes à chaussée unique (1). Sans doute faut-il y voir le souci — dans l'esprit de leurs auteurs — de ne pas refuser la qualification d'autoroute à ce genre de voie routière. Mais on se tromperait sans doute lourdement si l'on en déduisait que l'autoroute à chaussée unique peut être envisagée comme une formule d'avenir. Elle a eu le mérite d'être une formule de « précurseurs », mais elle est déjà une formule du passé. L'autoroute de l'avenir ne saurait être conçue sans double chaussée, comportant chacune plusieurs voies (2).

IV. — Aperçu sur l'histoire des autoroutes.

1. — Etats-Unis

C'est aux Etats-Unis que les autoroutes ont connu le développement le plus rapide et le plus important. Plus de 10.000 km sont actuellement en exploitation, en construction ou en projet. De plus le « grand plan » Eisenhower a prévu la construction d'ici 1970 de quelque 65.000 km d'autoroutes, représentant une dépense d'environ 100 milliards de dollars.

Malgré l'opposition du « Federal bureau of public roads » au financement par le péage, c'est grâce à ce mode de financement qu'ont été construites, pendant et surtout après la deuxième guerre mondiale, les autoroutes américaines.

(1) Les autostrades italiennes construites de 1923 à 1935 ne comportaient qu'une chaussée. A l'heure actuelle plusieurs de ces autoroutes (Milan—les lacs, Milan—Turin, Florence—Mer, Gênes—Serravalle) sont en cours de doublement.

(2) Ces précisions sur le sens du mot « autoroute » peuvent paraître superflues. Elles prendront toute leur valeur lorsqu'il sera question dans le rapport de ce que certains commencent à appeler les « voies express ».

Mais le « grand plan » prévoit la prise en charge par le Gouvernement fédéral de 90 p. 100 du coût de construction et, d'autre part, la rentabilité des dernières autoroutes à péage paraît faible. Ces deux facteurs conjugués sont susceptibles de provoquer un retour au financement par fonds publics.

Malgré l'intérêt des réalisations américaines, tant sur le plan technique que sur le plan financier, le nombre de véhicules en circulation aux Etats-Unis, et le niveau de la circulation, beaucoup plus élevés que dans les pays de l'Europe occidentale, rendent difficile toute comparaison avec la France. Aussi, sans s'interdire toute référence à l'expérience américaine, la section des transports et du tourisme a-t-elle jugé utile d'examiner de façon plus détaillée le réseau des autoroutes européennes, et notamment les réseaux de l'Italie et de l'Allemagne.

C'est dans ces deux pays qu'apparaissent à peu près à la même date, au lendemain de la guerre 1914-1918, les premières autoroutes.

2. — Italie

En 1921, prit naissance, en Italie, l'idée d'une route spécialement adaptée au trafic rapide et réservée aux véhicules à moteur, la construction et l'exploitation de ce nouveau type de route devant être financées par la perception d'un péage. Ainsi fut rapidement construite la doyenne des autoroutes italiennes : l'autoroute Milan—lacs lombards. Cette autoroute était à chaussée unique, de 8 à 10 m de largeur, exclusivement recouverte de dalles de ciment. La technique ne changea pas jusqu'en 1935, exception faite de Rome—Ostie.

A partir de 1923, la construction des autoroutes se développa rapidement. Au premier janvier 1960 la longueur du réseau dépassait 600 km. Dès 1965 elle atteindra plus de 2.000 km et pourrait être portée aux environs de 3.000 km quelques années plus tard (1).

Les autoroutes italiennes, si l'on excepte Rome—Ostie, sont toutes à péage. Elles ont été construites et exploitées tantôt par des sociétés privées et tantôt par l'Etat ou plutôt par un organisme para-étatique doté d'un budget propre (2). Cet organisme est actuellement chargé de la gestion des autoroutes appartenant à l'Etat, de l'amélioration progressive des routes et des autoroutes, de la construction de nouvelles routes et autoroutes, soit directement, soit par voie de concession. Son budget est alimenté par une contribution de l'Etat et par des droits, redevances et recettes diverses, La loi organique sur la construction des autoroutes et sur leur système de concession (21 mai 1955) a fixé la subvention de l'Etat pour la période 1955-965 à 100 milliards de lires, soit 10 milliards de lires par an. Cette subvention permettra de réaliser environ 300 milliards de travaux, la contribution moyenne de l'Etat s'élevant à environ 30 p. 100 du coût de construction. (L'autoroute du Soleil a été concédée avec une contribution de 36 p. 100, la Serravalle—Milan avec 20 p. 100, la Brescia—Vérone —Vience—Padoue avec 32,50 p. 100.)

Conçues ou exploitées pendant quelque temps comme des réalisations de prestige susceptibles de servir à la gloire d'un régime, les autoroutes italiennes seront dans quelques années l'armature essentielle du réseau routier. Assurant des communications rapides entre les grandes villes industrielles de l'Italie du Nord et les ports de la Méditerranée (Savone—Gênes) et de l'Adriatique (Venise—Trieste) selon un axe Est-Ouest, elles relieront dans leurs axes Nord-Sud, la Suisse, la France et l'Autriche à l'Italie et l'Italie du Nord à l'Italie centrale et méridionale. Plus dense dans l'Italie du Nord en raison de son importance économique, ce réseau s'étirera jusqu'à la pointe et au talon de la botte et offrira aux millions de véhicules étrangers qui sillonnent l'Italie des circuits touristiques séduisants. Ce souci touristique qui apparaissait dans la première autoroute (Milan—les lacs) est encore attesté par les autoroutes Florence—mer, Rome—Ostie, Naples—Pompéi, par la future desserte des plages de l'Adriatique et par le nom donné à l'autoroute Milan—Naples : l'autoroute du Soleil.

3. — Allemagne

En Allemagne, la construction des autoroutes a commencé en 1922. La première autoroute reliait Munich à la frontière autrichienne : si une intention politique ou stratégique a pu présider à sa création, l'ensemble du réseau construit dans la suite porte essentiellement la marque de préoccupations d'ordre économique. Ce réseau a été construit entièrement sur fonds publics et ne donne lieu à aucune perception de péage.

(1) Voir en annexe la note « le réseau italien d'autoroutes ».

(2) Azienda Autonoma delle Strade Statali (A. A. S. S.) de 1928 à 1944. Azienda Nazionale delle Strade Statali (A. N. A. S.) à partir de 1946.

Le réseau allemand actuel est de beaucoup le plus important de l'Europe. Il se compose essentiellement de deux grands axes orientés l'un Nord-Est-Sud-Ouest qui, partant de Lubeck et Hambourg, aboutissent, le premier à Cologne, le second à Francfort. Un troisième axe relie le Rhin à l'Autriche par Stuttgart et Munich où aboutit un quatrième axe, orienté Nord-Sud, en provenance de Leipzig et Nuremberg. Mais ce réseau s'accroît d'année en année de telle sorte qu'il présentera à l'intérieur de l'Allemagne un aspect très « maillé » faisant communiquer toutes les grandes villes allemandes et qu'il sera relié à l'extérieur avec les réseaux hollandais et belge, c'est-à-dire avec les ports d'Amsterdam, Rotterdam et Anvers, et au Sud avec la Suisse et l'Autriche.

A échéance plus ou moins rapprochée, c'est-à-dire, dès que la Suisse possédera son réseau d'autoroutes, un grand axe routier Nord-Sud, traversant l'Allemagne, la Hollande, la Belgique et la Suisse, aboutira en Italie, à travers les Alpes, et reliera les grands ports du Nord (Hambourg, Amsterdam, Rotterdam, Anvers) aux ports de la Méditerranée et de l'Adriatique (Gênes, Venise, Trieste).

Les travaux qui doivent permettre cette liaison sont activement poussés aussi bien en Allemagne qu'en Hollande (qui possède déjà un très important réseau autoroutier — plus de 600 km au 1er janvier 1959) et en Belgique.

4. — Suisse

Dans cet ensemble, seule la Suisse restait en retard. La construction et l'entretien des routes relevant de l'autorité des cantons, le Gouvernement fédéral ne disposait pas des pouvoirs nécessaires à la conception et à la mise en œuvre d'un programme autoroutier. Les dispositions constitutionnelles votées les 5 et 6 juillet 1958 ont jeté les bases d'une nouvelle répartition des compétences entre la confédération et les cantons pour la réalisation d'un réseau de routes nationales, y compris les autoroutes, ainsi que pour leur financement à long terme. Au cours de l'année 1959 les travaux de construction des autoroutes Genève-Lausanne et Berne-Zurich ont reçu un commencement d'exécution.

5. — Autriche

En Autriche les travaux de l'autoroute Salzbourg-Vienne, dont certains tronçons sont déjà en service, se poursuivent selon le programme établi.

6. — Grande-Bretagne

La première autoroute de Grande-Bretagne (Londres-Birmingham, 115 km) a été ouverte à la circulation le 2 novembre 1959.

7. — France

En France, entre les deux guerres et au lendemain de la deuxième guerre mondiale, la politique routière vise à l'amélioration des grands itinéraires existants par leur élargissement, la construction de déviations pour éviter la traversée des agglomérations, la suppression des passages à niveau, etc.

Toutefois, au cours des années qui ont précédé la deuxième guerre mondiale, la France commence à envisager la construction d'autoroutes. Le décret du 4 mai 1935 donne naissance à l'autoroute de l'Ouest, dans le cadre général de l'aménagement de la région parisienne ; celui du 29 août 1938 prévoit, pour la région lyonnaise, la construction de trois autoroutes de dégagement. Mais Lyon avec ses 13 km de boulevards de ceinture (dès 1928), 1,700 km de tunnel sous la Croix-Rousse et sa traversée rapide par autoberges ou axes Nord-Sud le long du Rhône, ne peut cependant faire état d'un véritable dégagement autoroutier.

Ces doubles voies unidirectionnelles à circulation expresse se trouvent en effet accessibles à la circulation urbaine et ne sont totalement préservées ni d'accès fréquents ni même de croisement.

La guerre stoppe ces projets ou interrompt les travaux. Commencé en 1936, l'autoroute de l'Ouest n'est achevé qu'en 1950. Puis sont, tour à tour, menés à bien l'autoroute Nord de Marseille (1953), l'autoroute Sud de Lille (1957), les aménagements Sud de Lyon, et, à Paris, l'autoroute du Sud (1960).

Dans la même période, étaient entrepris les travaux de l'autoroute Est de Marseille (1955), Estérel-côte-d'Azur (1956), Bédarrides-Bompas (1956) et contournement de Nancy.

Au total, moins de 250 km d'autoroutes construites ou en construction pour une période de vingt-quatre ans, dont il faut défalquer non seulement les années de guerre, mais encore les années de « reconstruction ». En fait, si l'on met à part l'autoroute Ouest de Paris, ce n'est guère qu'à partir de 1950 qu'ont commencé les travaux de construction d'autoroutes. Il est remarquable que la plupart des travaux terminés ou en voie d'achèvement portent sur des autoroutes de dégagement des grandes villes, les autoroutes de jonction, si l'on met à part l'autoroute Estérel-côte-d'Azur, se réduisant à deux tronçons isolés.

Toutefois, à partir de 1955 l'autoroute affirmait son droit à l'existence (1). Le 18 avril était promulguée la loi n° 55-436 portant statut des autoroutes. Outre la définition figurant à l'article 1er et dont il a déjà été question, la loi stipule en son article 4 « que l'usage des autoroutes est en principe gratuit », mais que « toutefois, l'acte déclaratif d'utilité publique peut, dans des cas exceptionnels, décider que la construction et l'exploitation d'une autoroute seront concédés par l'Etat à une collectivité publique, à un groupement de collectivités publiques ou à une chambre de commerce, ou à une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics seront majoritaires ».

« Dans ce cas, la convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décrets pris en conseil d'Etat, après avis des collectivités locales directement intéressées ; ils peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages pour assurer l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis par lui, ainsi que l'entretien et, éventuellement, l'extension de l'autoroute ».

Ainsi étaient affirmés à la fois le principe général de la gratuité de l'autoroute et — à titre exceptionnel — la possibilité de recourir au péage.

Le décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 portant règlement d'administration publique a précisé les conditions de circulation sur les autoroutes et les droits et obligations des riverains des autoroutes et des tiers.

Enfin (2) le décret n° 60-661 du 4 juillet 1960 a modifié l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 :

D'une part, en précisant que l'Etat pourrait concéder « soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes telles qu'elles seront définies au cahier des charges ;

D'autre part, en supprimant le caractère exceptionnel de ces concessions, et par conséquent du péage ».

Ainsi légitimée, l'autoroute faisait l'objet, dès le 10 décembre 1955, d'une décision ministérielle qui prenait en considération un programme de 1.798 km d'autoroutes.

PREMIERE PARTIE

LA « QUERELLE » DES AUTOROUTES

I. — Principaux arguments en faveur de l'autoroute.

II. — Critiques et réticences.

III. — Quelques éléments d'appréciation :
- a) Le réseau routier français ;
- b) La circulation routière ;
- c) L'aspect économique ;
- d) L'aspect humain.

Après cette rapide description de l'état actuel du réseau autoroutier européen et des programmes élaborés pour l'avenir, on pourrait se demander s'il y a encore lieu, en France, d'étudier dans son ensemble le problème des autoroutes. On pourrait se demander même, après l'impulsion nouvelle donnée par le Gouvernement à la construction des autoroutes, s'il y a encore un problème d'ensemble et si l'étude ou la discussion ne doivent pas porter désormais sur des questions de tracé, de délai d'exécution, de financement, etc.

---

(1) Dès 1952, M. Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, avait déposé à l'Assemblée nationale un projet de loi portant statut des autoroutes. Ce projet n'aboutit que trois ans plus tard, M. Corniglion-Molinier étant ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

(2) D'autres textes, de caractère moins fondamental, concernent les autoroutes. Ce sont notamment :

Ordonnance et décret du 23 décembre 1958 relatifs aux servitudes grevant les terrains nécessaires aux routes nationales et aux autoroutes ;

Décret du 19 mai 1959 concernant la déclaration d'utilité publique de certaines catégories de travaux ;

Article 78 du code de l'urbanisme relatif aux droits des riverains des voies spécialisées ;

Décret du 9 janvier 1960 portant règlement d'administration publique pour l'application du code de la route.

Il n'en est rien et malgré les faits, c'est-à-dire malgré les réalisations actuelles et les programmes établis, l'accord est encore loin d'être fait dans tous les esprits et la réponse à la question : « Faut-il construire des autoroutes en France ? » n'est pas toujours positive. Votre section, au cours de ses travaux, a eu l'occasion d'enregistrer des divergences assez sérieuses et certains membres du conseil ont à plusieurs reprises exprimé dans leurs écrits plus que des réticences à propos des autoroutes.

Il semble bien qu'il y ait unanimité sur la nécessité de décongestionner les grands centres, d'en faciliter l'accès et la sortie au moyen d'autoroutes de « dégagement ». On s'accorde même à penser que ces autoroutes de dégagement doivent avoir une longueur suffisante pour éviter que les « bouchons » ne se produisent au-delà de l'autoroute, au lieu de se produire aux portes de la ville. Mais les dissentiments commencent avec les autoroutes dites de « jonction » ou de « liaison ».

Aussi nous a-t-il paru nécessaire, avant d'aborder l'étude de l'ensemble des problèmes posés par les autoroutes, d'exposer les thèses de ceux que j'appellerai, et pour la clarté de l'exposé, « partisans » et « adversaires » de l'autoroute, bien qu'à la vérité les positions soient plus nuancées et que chacun se défende d'être soit un « partisan fanatique », soit un « adversaire déterminé ». Mais entre ces deux extrêmes, il y a place pour plusieurs attitudes qui ne peuvent être passées sous silence. Il convient donc d'exposer successivement les principaux arguments avancés soit pour, soit contre l'autoroute.

Nous négligerons délibérément, au cours de cet exposé, les outrances verbales, les campagnes de presse puissamment orchestrées, les moyens de pression, plus ou moins efficaces d'ailleurs, qui ont été ou sont encore mis au service d'une cause qu'ils compromettent plus qu'ils ne la servent. Que de sombres tableaux ont été brossés où la France apparaît comme le pays le plus attardé de l'Europe dans le domaine routier ! Que de fausses larmes ont été versées sur l'état pitoyable de notre réseau routier — « jadis le plus beau du monde » — ! Que d'hypocrites alarmes ont, jour après jour, alerté l'opinion et les pouvoirs publics ! Nous aurons, chemin faisant, l'occasion de faire justice de ces pernicieuses allégations.

I. — Principaux arguments en faveur de l'autoroute.

Les principales raisons invoquées en faveur de l'autoroute sont tirées de considérations sur :

- — la circulation routière ;
- — la sécurité ;
- — le développement économique ;
- — la décentralisation ;
- — le tourisme ;
- — la jonction avec les réseaux étrangers limitrophes.

a) La circulation routière

On fait ressortir que le nombre croissant des véhicules automobiles rend la circulation de plus en plus difficile en période normale et quasi impossible aux jours et aux heures de pointe, qu'il s'agisse de pointes touristiques saisonnières ou de pointes horaires aux retours de week-ends. Particulièrement sensibles aux abords des grands centres où les traversées de villes et villages constituent autant de « goulots d'étranglement », ces difficultés sont aussi réelles sur les grands axes routiers où se juxtaposent trafic touristique et trafic commercial. Si le rythme d'augmentation du nombre de véhicules s'avère conforme aux prévisions, le moment n'est pas loin où la paralysie frappera la partie la plus fréquentée du réseau routier français, comme elle menace déjà l'intérieur et les abords des grands centres urbains.

b) La sécurité

Sur ces routes saturées, malgré les efforts du Gouvernement et des associations privées, malgré la police et la prévention routière, malgré les limitations de vitesse, malgré les conseils quotidiens de prudence diffusés par la presse et par la radio, le nombre d'accidents reste élevé et porte une sérieuse atteinte au capital humain et matériel de la nation. La route est responsable de cette hémorragie quotidienne soit parce qu'elle est étroite, bombée, glissante, soit qu'elle incite à l'imprudence le conducteur lassé de respirer les gaz d'échappement du moteur mal réglé d'un poids lourd gravissant pesamment la côte, soit que son tracé ne soit pas adapté aux vitesses auxquelles peuvent prétendre les conducteurs de voitures actuelles.

c) Le développement économique

L'industrie automobile — l'une des plus importantes et des plus florissantes industries françaises — est intéressée au premier chef à la facilité de circulation. Elle risque d'être condamnée à la stagnation, voire à la régression si l'on n'assure pas aux voitures la possibilité de circuler. Les premiers symptômes de cette régression seraient déjà manifestes. Certes, au cours des dernières années, l'industrie automobile française a réussi à développer considérablement ses exportations, mais ce serait un leurre de croire que les exportations puissent s'accroître ou même se maintenir sans le secours d'un marché intérieur vivant et prospère. De plus elle n'est assurée ni de progresser, ni de se maintenir au niveau qu'elle a atteint. On a enregistré au cours des derniers mois une baisse spectaculaire des exportations aux Etats-Unis, à la suite de l'apparition sur le marché des voitures américaines dites « compact ».

On signale également que la desserte routière des grands ports français est assurée de façon insuffisante et qu'elle le sera beaucoup plus encore lorsque d'importants complexes industriels — comme à Dunkerque — viendront augmenter à la fois trafic maritime et trafic routier.

D'une façon plus générale on tire argument du nombre de voyageurs et du tonnage de marchandises transportés par route et l'on fait valoir qu'un Français sur seize vit uniquement de la circulation routière, dont l'importance au point de vue social ne le céderait ainsi en rien à l'importance économique.

d) La concurrence internationale

On a beau jeu ici à tracer la carte des autoroutes européennes actuellement en service, de celles qui sont en construction et de celles qui sont en projet. Et l'on montre aisément qu'un grand axe européen Nord-Sud est en voie d'achèvement, qui laisserait la France, dont la position géographique est excentrique, en dehors du grand courant d'échanges commerciaux et touristiques entre le Nord et le Sud de l'Europe. Desservant les grands ports européens d'Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Hambourg, les reliant à la Ruhr et, à travers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, aux ports de la Méditerranée et de l'Adriatique, cet axe autoroutier risque de drainer la majeure partie du trafic routier entre le Nord et le Sud de l'Europe et de devenir la principale voie de communication de l' « Europe des Six ».

e) La décentralisation

La construction d'un réseau d'autoroutes rendant plus faciles les communications Paris-Province ne pourrait que contribuer au succès de la politique de développement régional.

f) Le tourisme

Le tourisme, de plus en plus motorisé et itinérant, exige des moyens de communication faciles et rapides. Les courants européens Nord-Sud risquent de déserter la France au profit du Centre-Europe si elle ne leur offre pas d'autoroutes.

g) La jonction avec les réseaux étrangers

Il est nécessaire de disposer d'un réseau relié aux réseaux belge, allemand et italien, qui puisse notamment détourner à son profit une partie du trafic Nord-Sud.

L'ensemble de ces raisons démontrerait non seulement l'utilité, mais encore la nécessité de construire aussi rapidement que possible un réseau d'autoroutes de 5.000 km dont on trouvera le programme en annexe.

II. — Critiques et réticences.

On ne peut pas dire que les arguments les plus sérieux des partisans de l'autoroute soient contestés par ses adversaires. C'est sur d'autres considérations que reposent les oppositions. Aussi convient-il d'exposer des thèses qui ont été soutenues à plusieurs reprises par des membres éminents du Conseil économique et social, qu'il s'agisse d'articles de presse ou d'interventions à la tribune ou au sein même de votre section des transports et du tourisme.

Dans deux articles de « Transmondia », l'un déjà ancien (décembre 1955), l'autre tout récent (août 1960), notre collègue J.-F.

Gravier a dressé contre l'autoroute un réquisitoire assez sévère mais qui s'inspire du souci d'obtenir le maximum d'efficacité avec la plus stricte économie des moyens, souci qui ne saurait laisser le Conseil économique et social indifférent.

Tout découle en effet du prix de revient comparé de l'autoroute et de la route à quatre voies que J.-F. Gravier et quelques autres appellent « route-express ». Après avoir posé que la route à quatre voies permet à peu près le même débit quotidien ou horaire que l'autoroute, il en déduit l'inutilité de l'autoroute, en dehors des abords des grands centres urbains et de certains parcours particulièrement encombrés (Paris-Nord, Lyon-Marseille, autoroutes de Lorraine). Il propose donc, dans son dernier article, d'alléger la « trame autoroutière » prévue par le projet gouvernemental (que nous exposerons ultérieurement) des éléments suivants :

a) Dans le programme de première urgence :

— Nemours—Villefranche-sur-Saône ;
— Bonnières—Pont de Tancarville ;
— Strasbourg—Bâle (moins les dégagements urbains),

soit environ 600 km.

b) Tout le programme de deuxième urgence, sauf :

— Lille—Dunkerque ;
— Lille—Tourcoing ;
— et la rocade de Seine-et-Oise,

soit une réduction d'environ 500 km.

c) Tout le programme de troisième urgence :

soit 990 km.

Ces éléments seraient remplacés par des routes à quatre voies offrant des avantages analogues à ceux de l'autoroute et coûtant de deux à cinq fois moins, selon qu'il s'agit d'une construction nouvelle ou de l'élargissement à 4 voies (14 mètres) d'une route en comportant déjà trois (9 à 10 mètres).

Cette solution aurait en outre l'avantage de permettre des améliorations plus rapides du réseau routier : « L'autoroute n'est utilisable qu'une fois terminée, après de longues années d'attente, alors qu'un aménagement routier progressif apporte des améliorations immédiates en éliminant par priorité les « bouchons » et les « goulots ».

Mieux vaudrait procéder ainsi que de « promettre pour les calendes grecques, une mirobolante autoroute ».

Il y a là matière à réflexion et c'est ce que nous ne manquerons pas de faire.

**

Les préoccupations de notre collègue Alfred Sauvy sont d'ordre plus général. Elles sont celles d'un « économiste-humaniste » qui n'hésite pas à aborder avec courage les « débats interdits ». Pour lui, le problème des autoroutes n'est qu'un fragment d'un problème plus vaste — celui de l'automobile — c'est-à-dire le problème du rail et de la route, celui de la coordination des transports et même celui de la place des transports dans l'économie de la nation. Sa pensée profonde, c'est qu'à aborder tous les problèmes en détail et isolément les uns des autres, on conclut forcément à la nécessité d'investissements toujours plus importants dans tous les domaines, sans que soit jamais fait l'effort de synthèse qui permettrait d'établir à la fois un ordre d'urgence et une hiérarchie des besoins. Dans ces conditions, il est à craindre que diverses pressions n'aient assez de force pour imposer — et les pouvoirs publics assez de faiblesse pour se laisser imposer — des mesures qui sacrifient l'intérêt de la nation à la commodité des usagers.

Ce souci apparaît dans un paragraphe de son contre-projet d'avis sur la « Circulation routière en France », présenté au conseil économique en décembre 1953, lors de la discussion du rapport de M. Bamberger. M. Sauvy proposait :

« Que le plan des grands itinéraires, établi en 1935, complété et revisé conformément à la convention de Genève, soit considéré dans le cadre d'une politique générale des transports et d'une politique d'urbanisme et de logement pour les zones urbaines ».

Plus récemment, dans deux articles du *Monde* et un article de *Transmondia*, le problème de l'automobile est abordé de « plein fouet », M. Sauvy y montre comment la propagande de l'industrie automobile a réussi à conquérir l'opinion. Inspirée à l'origine par un souci de légitime défense, cette propagande est progressivement passée à l'attaque menant campagne contre le coût élevé de l'enssence, contre la « vignette » pour l'amélioration du réseau routier, pour la construction d'autoroutes, etc.

M. Sauvy reconnaît que la « défense de l'industrie automobile est légitime et qu'elle s'appuie en partie sur des données justes ». Mais il critique l'idée couramment admise que les dépenses routières de l'Etat ne représenteraient qu'une faible partie des ressources que lui procure l'automobile. Le bilan financier exact de la route se soldait en 1955 par un excédent de 30 milliards et non de 300 ou 400 milliards comme la presse l'affirmait gaillardement à la même époque. Il est vrai, par ailleurs, que l'essence est plus chère que dans les autres pays européens. Mais ces autres pays perçoivent des taxes plus élevées sur les voitures et l'on peut penser que « le prix de l'essence décourage moins l'achat d'une voiture que la taxe directe sur la voiture ».

Du point de vue économique, « dans un système de transport idéal, chaque marchandise devrait être transportée par le moyen le plus avantageux (pour la nation) ». M. Sauvy cite plusieurs exemples de solutions anti-économiques adoptées sous la pression des intérêts en jeu. Ainsi la longueur et le tonnage des camions français, qui ne pourront pas circuler dans les autres pays du Marché commun, ainsi le projet du tunnel sous le mont Blanc, voté par le Parlement sans qu'une étude plus complète ait été entreprise comme le demandait le conseil économique. Ces solutions peuvent même constituer une profonde régression technique » si, par exemple, « pour transporter des oranges de Marseille à Paris, on charge, au lieu d'un train unique, 50 camions, pourvus de 50 moteurs, conduits par 50 (ou 100) conducteurs, faisant « à la main », les 5.000 tournants du parcours, tout en encombrant la circulation des routes ».

« Enfin, conclut M. Sauvy, il faut voir où l'on va si l'on se soucie de confort plus que de progrès, si l'on recherche « l'agrément » tandis que d'autres cherchent la « puissance ». Il pose ainsi le « grand problème de l'avenir politique du monde ». Je ne crois pas trahir son état d'esprit, ni son état d'âme, en disant qu'il le pose, à la fois avec une lucidité froide et une passion angoissée qui ne sauraient laisser inattentif, ni insensible.

**

Des préoccupations du même ordre se sont manifestées au sein de votre section, au cours des travaux. L'importance de l'aspect économique du problème a été fortement soulignée et ce rapport en traitera longuement.

III. — Quelques éléments d'appréciation.

A. — Le réseau routier français

Sans vouloir entreprendre l'histoire du réseau routier français, il n'est peut être pas superflu d'esquisser à grands traits les principales étapes de sa constitution, de la période gallo-romaine à nos jours.

a) *Les voies romaines.*

A l'origine, la voie romaine est instrument de pénétration et de conquête. Construite par l'armée et pour l'armée, elle est stratégique et progresse avec les légions. Reliant Rome à la « Province », elle s'avance en ligne droite dans la plaine, franchit rapidement les vallées par des viaducs, escalade les montagnes à la recherche des plateaux et des crêtes où elle pourra dérouler à nouveau son ruban rectiligne.

Avec l'Empire le réseau routier se développe, la voie stratégique devient administrative et commerciale. Œuvre probable d'Agrippa, sous Auguste, puis de Claude, le réseau routier de la Gaule a pris son aspect définitif aux environs de cinquante ans après Jésus-Christ. Il comporte essentiellement à cette époque la « Via Aurelia » qui vient d'Italie par le littoral méditerranéen et qui d'une part se prolonge vers l'Espagne, à travers la « Narbonnaise » par la « Via Domitia », d'autre part remonte la vallée du Rhône, par Arles, jusqu'à Lyon. Vers Lyon convergeaient les routes venant du « limes » rhénan (par Cologne, Trêves, Langres, Chalon-sur-Saône), de Mayence (par Bâle et Besançon), de Boulogne (par Amiens et Lens), de la vallée de la Seine (par Lillebonne et Lutèce), de la Bretagne (par Nantes et le Val de Loire), de l'Aquitaine (par Agen et Cahors).

Ce réseau « en étoile », autour de Lyon, capitale fédérale des Gaules, révèle le caractère « centralisateur » de l'administration romaine.

Construites pour durer, en fonction d'une politique d'ensemble et selon des techniques déjà savantes, ces routes n'ont guère survécu à l'Empire romain d'occident. Elles n'ont pas résisté aux invasions et à l'anarchie féodale. Du moins ont-elles rempli pendant cinq ou six siècles leur mission stratégique, administrative et économique. Elles ont maintenu la présence de Rome assez longtemps pour que la Gaulle s'imprègne de sa langue et de sa civilisation.

b) *La route royale.*

Une fois disparus les « curatores » et « subcuratores Viarum » de l'administration impériale, la route, victime de l'absence du pouvoir central, se dégrade peu à peu pendant la période féodale.

A partir du XII^e siècle, la route connaît une certaine renaissance. Elle est parcourue par les marchands qui hantent les foires et par les pèlerins qui ont fait vœu d'aller à Rocamadour, à Toulouse, au Puy, à Autun ou en dehors des frontières, à Rome et jusqu'au Saint-Sépulcre, objectif des Croisades, à Saint-Jacques-de-Compostelle, enfin, où menaient quatre routes, glorieusement jalonnées d'église romanes, dont les narthex offraient un asile pour la nuit. Ces routes, qui sont celles de la chrétienté, sont alors prises en charge par les ordres religieux — moines de Cluny, Templiers — qui s'efforcent de les réorganiser. Mais il faudra attendre la renaissance du pouvoir central pour que s'élabore une nouvelle politique de la route. De Louis XI à Louis XIII le pouvoir royal s'intéresse de plus en plus à la route. Il crée les postes et les relais (1464), prescrit l'inspection des routes par les trésoriers de France (1508), s'efforce par édits et ordonnances, au cours du XVI^e siècle, de restaurer les routes effondrées. Henri II, au milieu du siècle, définit les caractéristiques de la route d'Orléans, qui aura dix-sept mètres de large, dont cinq de chaussée pavée.

Toutefois, la plupart des routes ne sont encore que de simples pistes lorsque apparaissent dans le courant du XVI^e siècle les voitures, bientôt munies de ressorts et surtout de l'essieu avant mobile autour d'un pivot, inventions qui vont grandement faciliter le voyage et le transport, à condition que ceux-ci disposent d'une route appropriée.

Ce sera l'œuvre de Colbert d'abord, des intendants ensuite, du corps des ponts et chaussées (créé en 1716) de doter la France pendant le XVII^e et le XVIII^e siècle d'un réseau qui comptait à la veille de la Révolution environ 40.000 kilomètres de routes bien aménagées. Centralisé, comme le réseau romain, le réseau royal s'ordonne maintenant autour de Paris, capitale du royaume, en une série de radiales qui témoignent de l'unité administrative du pays et de l'existence d'un pouvoir central fort. C'est l'aspect qu'il a encore de nos jours. Il est par ailleurs, dès le XVIII^e siècle, le réseau le plus dense et le meilleur de l'Europe. Nous verrons plus loin qu'il l'est peut-être encore. Il le reste, en tout cas, jusqu'à la révolution industrielle du XIX^e siècle et à l'apparition du chemin de fer.

Malgré la concurrence de la voie ferrée, la route n'en continue pas moins, non seulement à vivre, mais encore à se développer pendant tout le XIX^e siècle, jusqu'au moment où la naissance de l'automobile lui infuse une vie nouvelle et l'oblige à des transformations techniques sans cesse perfectionnées.

c) *La route moderne.*

Le temps n'est pas éloigné — nous en avons presque tous le souvenir — où l'automobiliste emmitouflé dans une écharpe et un cache-poussière, coiffé d'une casquette et les yeux protégés par des lunettes, affrontait au volant de sa « torpédo » la poussière et les nids de poule des routes empierrées et où M. Levassor pouvait dire : « A vingt kilomètres à l'heure, le danger commence ».

C'est à partir de ce moment que l'histoire de la route devient celle de son adaptation constante au genre des véhicules qui la parcourent, à leurs poids, à leur vitesse, à leur nombre.

On commença par goudronner les routes. C'était à peu près chose faite aux environs de 1930. Il fallut ensuite les élargir. Mais les programmes d'élargissement à 6, 7, 9 et 12 mètres, imputés sur les crédits d'entretien, ne purent recevoir qu'un début d'application. C'est à partir de 1934 que commencent, avec le plan Marquet, d'importants travaux d'équipement routier.

1° Le plan Marquet.

Ce plan prévoyait trois grandes catégories d'aménagements :

— travaux de première sorte (aménagement des routes sans changement de tracé, élargissement et reprofilage des chaussées, rectification de virages, écrêtements, etc.) ;

— travaux de deuxième sorte (suppression de passages à niveaux et de carrefours) ;

— travaux de troisième sorte (contournement des localités).

La construction de l'autoroute de l'Ouest à Paris et du tunnel de la Croix-Rousse à Lyon fut décidée à la même époque.

Si le « plan Marquet » ne put être entièrement réalisé, du moins d'importants crédits furent-ils consacrés de 1936 à 1939 à la modernisation des routes. Les premiers travaux de l'autoroute de l'Ouest furent entrepris avant la guerre.

Après la guerre, les crédits d'entretien durent être consacrés en priorité à la restauration des routes et des ponts ; les crédits d'équipement proprement dits ne permirent guère, jusqu'en 1951, que de terminer l'autoroute de l'Ouest, le tunnel de la Croix-Rousse et l'autoroute Nord de Marseille.

Mais l'expansion rapide de la circulation, à partir du moment où il fut possible de se procurer librement de l'essence, mit en évidence la nécessité de procéder à de nombreux travaux d'amélioration du réseau routier. C'est alors que prit naissance l'idée d'un « fonds spécial d'investissement routier » qui fut créé par la loi du 30 décembre 1951.

2° Le premier plan quinquennal routier.

En application de la loi créant le F. S. I. R. fut établi un premier programme quinquennal (1) d'investissement routier, qui comptait neuf rubriques dont les plus importantes (80 p. 100 des crédits) visaient :

— l'aménagement des grands itinéraires ;

— le dégagement des grands centres (rubriques : « Autoroutes » et « Grands centres urbains et industriels »).

L'aménagement des grands itinéraires comportait des travaux de première, deuxième et troisième sorte sur des itinéraires de trafic national et international (2).

Le dégagement des grands centres comportait l'aménagement de rocades ou de transversales et la création des autoroutes suivantes :

— autoroute Sud de Paris ;
— autoroute Sud de Lille ;
— autoroute Est de Marseille ;
— axe Nord-Sud de Lyon.

On peut remarquer qu'il s'agissait uniquement d'autoroutes de « dégagement ».

3° La décision du 10 décembre 1955.

Il faut arriver à la décision ministérielle du 10 décembre 1955, pour que soit pris en considération un programme d'autoroutes de « jonction ».

Ce programme portait sur les itinéraires suivants (3) :

— Paris-Lille (avec prolongement vers Bruxelles, Anvers, Rotterdam, et embranchement vers Mons, Liège, Aix-la-Chapelle) ;
— Paris-Lyon-Marseille ;
— Paris-Normandie ;
— Paris-Chartres ;
— Metz-Thionville ;
— Metz-Nancy ;
— Metz-Sarrebruck ;
— Strasbourg-Bâle ;
— Fréjus-Nice (Estérel—Côte d'Azur),

soit 1.525 km auxquels s'ajouteraient 273 km d'autoroutes de dégagement des grands centres portant sur Paris, Lille, Lyon, Marseille et Bordeaux.

En tenant compte des opérations en cours de réalisation à cette date (135 km), le programme portait au total sur un réseau de 1.933 km.

Aucun délai n'était fixé pour la réalisation de ce programme, « l'échelonnement des travaux dans le temps devant être fonction des possibilités de financement ». Néanmoins, la décision stipulait que « la plupart des autoroutes retenues par le conseil général des ponts et chaussées avaient déjà fait l'objet d'études détaillées et que ces études devraient être poursuivies pour aboutir à la présentation rapide des avant-projets correspondants ».

Enfin, le ministre prenait en considération l'avis émis par le conseil général des ponts et chaussées « tendant à engager les études préliminaires à une deuxième tranche du programme », afin que « l'aménagement futur des grandes liaisons reste conçu de façon à permettre leur construction directe ou leur transformation en autoroutes si l'accroissement de la circulation paraît devoir justifier cette mesure ».

Aussi le deuxième plan routier (1957-1961) prévoyait-il à la rubrique « autoroutes » une augmentation sensible des crédits

---

(1) 1952-1956.

(2) Pour la « consistance de ces grands itinéraires », cf :

Déclaration de Genève du 16 septembre 1950, décret du 24 août 1953 pour les routes de trafic international.

Décret du 3 juin 1952 et 28 août 1959, pour les itinéraires nationaux.

(3) Voir en annexe le programme détaillé joint à la décision ministérielle du 10 décembre 1955.

qui passaient de 190 millions de nouveaux francs (1er plan quinquennal) à 490 millions de nouveaux francs. Nous verrons par la suite que ce plan n'a pu être réalisé que dans des proportions dérisoires.

Au terme de cet historique, brossé « à la fresque», on peut conclure que l'histoire de la route est, à travers d'incessantes vicissitudes, à travers guerres et invasions, désastres et splendeurs, l'histoire d'une adaptation aux hommes et aux véhicules qui la parcourent. De la sente de la préhistoire, tracée par les pas répétés de l'homme, à l'autoroute de notre temps, la route retrace l'effort humain pour assurer la facilité toujours plus grande de « communication » non pas entre les divers points de l'espace terrestre mais entre les hommes qui les habitent. Dans la continuité de cet effort, l'autoroute n'apparaît ni comme le sujet d'un « mythe », ni comme l'objet d'une foi aveugle et naïve, ni comme un « slogan » à l'américaine. Il est simplement la forme de route la mieux adaptée à l'automobile, celle dont les caractéristiques permettent la meilleure utilisation d'un véhicule qui avait dû se contenter jusque-là d'une route qui n'était pas faite pour lui et pour laquelle on peut bien dire qu'il n'est désormais plus fait.

***

Comment se présente donc dans son ensemble l'actuel réseau routier français ?

Il comporte 80.000 km de routes nationales, 270.000 km de chemins départementaux, 370.000 km de chemins vicinaux, soit au total 720.000 km (1).

On peut y ajouter 215.000 km de chemins ruraux reconnus, 485.000 km de chemins ruraux non reconnus, 45.000 km de voirie urbaine, soit au total 745.000 km (2), et, en additionnant le tout 1.465.000 km.

Par ailleurs, les « statistiques des accidents de la circulation routière en Europe en 1958 » (3) présentent une classification des routes françaises d'après leur largeur, ce qui explique sans doute que le total ne corresponde à aucun des deux nombres précédents :

Routes non urbaines :

— de 3 à 5,99 mètres : 1.063.000 km ;
— de 6 à 8,99 mètres : 48.000 km ;
— de 9 à 11,99 mètres : 2.000 km ;
— de 12 mètres et plus : 200 km ;
— total des routes non urbaines : 1.113.200 km ;
— routes urbaines : 43.000 km ;
— ensemble des routes : 1.156.000 km.

En ne tenant compte, que des routes nationales, départementales et vicinales, ce réseau apparaît comme le plus dense du monde : 120 km de routes par 100 kilomètres carrés de superficie, alors qu'en Allemagne, en Angleterre, en Italie, les chiffres correspondants sont respectivement de 100, 50 et 30.

Cette densité est encore plus frappante si on compare le kilométrage à la population.

Pour 1.000 habitants, il y a en France 16 km de routes, 6 en Angleterre, 5 en Allemagne, 4,5 en Italie.

Il n'est pas possible, étant donné la diversité des rubriques des statistiques internationales, de comparer les réseaux des grands pays européens en fonction de la largeur des voies. Mais il est aisé de constater que si la France possède un important kilométrage de voies de 3 à 9 mètres de largeur, elle en a seulement 2.200 de plus de 9 mètres, c'est-à-dire moins que l'Allemagne (2.400 km d'autoroutes) et deux fois plus que l'Italie (plus de 1.000 km, autoroutes comprises). On pourrait donc conclure que « si, par son importance et sa densité, le réseau routier français reste le meilleur du monde » (4), il est à peu près certain que, sur les itinéraires les plus fréquentés, il n'offre pas à la circulation autant de facilités que l'Allemagne et guère plus que l'Italie (compte tenu de la superficie).

Mais cette conclusion provisoire tirée de la comparaison des réseaux n'a de valeur que si elle est confirmée par l'étude de la circulation routière.

(1) C'est le nombre retenu par le document ministériel « Le programme routier français ; les autoroutes et leur financement » (1960).

(2) Nombres dont fait état le « Rapport sur les autoroutes et travaux routiers divers, en vue de l'établissement du IIIe plan de modernisation et d'équipement.

(3) Mai 1960.

(4) Commissariat général au plan, plan intérimaire 1960-1961.

B. — La circulation routière

Sur ce réseau circule un parc de véhicules qui présentait à la date du 1er janvier 1959 les caractéristiques suivantes :

1° *Véhicules automobiles* (1).

Parc estimé des véhicules en service le 1er janvier 1959 (2) :

	Véhicules inscrits au fichier le 1er janvier 1959.	Nombre estimé des véhicules hors d'usage (non déclarés) 10 %.	Parc estimé en service le 1er janvier 1959.	Parc estimé en service le 1er janvier 1958.
	(En milliers de véhicules.)			
Voitures particulières et commerciales.....	5.013,2	501,3	4.511,9	3.972,2
Autocars et autobus...	38,2	3,8	34,4	32,9
Camionnettes, camions et véhicules spéciaux	1.564,8	156,5	1.408,3	1.319,1
Tracteurs routiers.....	23,7	2,4	21,3	19,4
Tracteurs agricoles, forestiers et autres....	622,1	62,2	559,9	474,8
Total véhicules à moteur	7.262	726,2	6.535,8	5.818,4
Remorques	151,3	15,1	136,2	131
Semi-remorques	31	3,1	27,9	25,3
Ensemble des véhicules	7.444,3	744,4	6.699,9	5.974,7

Source : I. N. S. E. E.

2° *Motocycles* (1).

Estimation du parc de motocycles en service au 1er janvier 1958 et au 1er janvier 1959 :

Source : I. N. S. E. E. : Unité : millier.

	1er janvier 1958	1er janvier 1959
Cyclomoteurs	3.600	4.000
Vélomoteurs	800	750
Scooters	440	400
Motocyclettes	330	300

Ces véhicules auxquels il faut ajouter les véhicules étrangers ont parcouru en France, en 1958, 70 milliards de kilomètres, qui se répartissent ainsi (1) (3) :

— cyclomoteurs .... 6,9 milliards.
— vélomoteurs et scooters.................. 3,2 —
— motocyclettes .... 1,5 —
— voitures (particulières et commerciales).. 36,9 —
— camionnettes .... 6,4 —
— camions .... 11,0 —
— autocars, autobus....................... 0,9 —
— tracteurs routiers et véhicules spéciaux.. 1,0 —
— véhicules étrangers et divers............ 2,2 —

Mais il est à noter que la circulation est loin d'être uniformément répartie sur l'ensemble du réseau. Les études du ministère des travaux publics et des transports montrent que 30 p. 100 du réseau supportent 70 p. 100 de la circulation et que 10 p. 100 du réseau supportent à eux seuls 40 p. 100 de la circulation sur routes nationales qui représente elle-même 60 p. 100 de la circulation totale (3).

(1) Source : Annuaire statistique de la France, 1959.

(2) Voir plus loin la situation au 1er janvier 1960.

(3) Source : ministère des travaux publics et des transports : Le programme d'aménagement du réseau routier français ; les autoroutes et leur financement.

C'est un fait important qui permet d'avancer que ni la longueur du réseau, ni sa densité ne suffisent à assurer une circulation convenable si la majeure partie de la circulation se concentre sur certains itinéraires et si cette circulation est intense (1).

Aussi les services de la direction des routes ont-ils étudié :

— d'une part la « capacité horaire » des routes et leur « débit journalier moyen admissible » ;

— d'autre part l'intensité réelle de la circulation sur les routes.

Les calculs ont permis de déterminer que, pour une route dont les caractéristiques seraient « idéales » (2), la « capacité pratique » en « véhicules de base » (3) par heure se présente comme suit (4) :

NOMBRE DE VOIES	EN ZONE URBAINE	EN RASE CAMPAGNE
2	1.500	900
3	2.000	1.500
Plus de 3 (4, 6, 8 voies)	1.500 par voie.	1.000 par voie.

Le « débit moyen journalier admissible » en vertu duquel sont établies les caractérisques d'une route est calculé d'après le trafic de la « trentième heure de pointe » (5), qui est égal sur la plupart des routes à 1/6 du « débit moyen journalier » de l'année, connu par les comptages. D'où la relation qui permet de calculer le « débit moyen journalier » que la route peut écouler : « Débit journalier moyen admissible » = capacité horaire × 6. La comparaison du débit journalier moyen admissible avec le débit journalier moyen déterminé par les comptages, permet d'apprécier le degré de saturation d'une route et par conséquent si sa largeur est suffisante ou insuffisante pour assurer la circulation dans des conditions satisfaisantes.

On trouvera ci-dessous les capacités horaires et les débits moyens journaliers admissibles pour quelques types de routes (6).

TYPE DE ROUTE	CAPACITÉ horaire de pointe, en véhicules.	DÉBIT JOURNALIER moyen admissible. En véhicules de base.	En véhicules réels.
Autoroute :			
A 2 chaussées de 4 voies chacune..	8.000	48.000	40.000
A 2 chaussées de 3 voies chacune..	6.000	36.000	30.000
A 2 chaussées de 2 voies chacune..	4.000	24.000	20.000
Route :			
A 2 chaussées de 2 voies chacune..	4.000	24.000	20.000
A 3 voies de 10,50 m de chaussée...	1.500	9.000	7.500
A 3 voies de 9 m de chaussée......	900	5.400	4.500
A 2 voies de 6 m de chaussée......	700	4.200	3.500

C'est en fonction de ces données qu'a pu être établi le tableau suivant, qui montre comment se répartissaient les routes nationales en 1955 (7), en fonction de leur largeur et de leur trafic. Dès cette date, 2.600 km de routes supportaient un trafic supérieur à 4.000 véhicules par jour et 9.600 km un trafic dépassant 2.000 véhicules. Dès cette date aussi, 39.000 km de routes, soit près de la moitié du réseau, avaient une largeur insuffisante.

Longueurs de routes nationales ayant une circulation moyenne journalière.

LARGEUR	TOTAL	A Inférieure à 250 voitures.	B De 250 à 499 voitures.	C De 500 à 999 voitures.	D De 1.000 à 1.999 voitures.	E De 2.000 à 3.999 voitures.	F De 4.000 à 5.999 voitures.	G De 6.000 à 9.999 voitures.	H De 10.000 à 11.999 voitures.	I Supérieure à 15.000 voitures.	LARGEUR insuffisante.
		Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
Inférieure à 6 m......	24.683	8.471	8.917	5.548	1.521	207	13	6	»	»	16.212
6 m à 6,99 m.........	35.971	4.232	9.782	13.584	6.771	1.469	99	32	3	»	21.958
7 m à 8,99 m.........	16.734	210	759	3.966	6.635	4.327	654	157	21	5	837
9 m à 10,49 m.........	2.536	3	41	101	349	819	824	337	51	11	399
10,50 m à 11,99 m.....	415	1	1	5	18	176	137	52	24	1	25
Supérieure à 11,99 m..	295	1	»	1	9	23	41	55	77	88	88
Total	80.633	12.918	19.500	23.205	15.303	7.024	1.768	639	176	105	»
Largeur insuffisante...	»	»	8.917	19.132	8.291	1.677	766	533	99	105	39.520

Source : Programme d'aménagement du réseau routier français, fascicule A I, tableau I.

Perspectives du développement de la circulation.

Mais il n'est pas suffisant d'adapter la route à la circulation actuelle, il faut encore l'adapter à la circulation d'un avenir assez lointain pour qu'un plan d'ensemble puisse être établi et mené à bonne fin, assez rapproché pour que les prévisions puissent être établies avec une probabilité suffisante. Au cours de la dernière décennie, la circulation s'est développée à une cadence très rapide. La production automobile est passée de 286.000 véhicules en 1949 à 1.285.304 en 1959. Le parc automobile est passé de 2.300.000 véhicules, dont 800.000 utilitaires, en 1950, à 7.371.800, dont 1.485.000 utilitaires, au début de 1960. En quelques années, le parc des « deux roues », quasi inexistant en 1947 (14.000 motocycles), prenait une importance considérable (5.450.000 motocycles, dont 1.450.000 vélomoteurs, scooters

(1) On pourrait s'étonner *a priori* qu'un pays comme le Portugal, où circulent environ 200.000 voitures, construise des autoroutes. Mais une grande partie de la circulation s'effectuant autour de Lisbonne, il a été jugé indispensable de construire d'abord l'autoroute d'Estoril, qui ouvre la voie vers les plages de la côte, puis l'autoroute Lisbonne-Villafranca da Xira, actuellement en construction.

(2) C'est-à-dire avec voies de 3,50 m de large, accotements suffisamment dégagés, absence d'accès latéraux, déclivités faibles, distance de visibilité en tout point suffisante, etc. On peut remarquer que les autoroutes remplissent ces conditions.

(3) Le véhicule de base correspond à la voiture particulière de taille moyenne. Les autres véhicules, des cyclomoteurs aux gros camions, sont affectés de coefficients qui varient de 0,2 à 5 par rapport au véhicule de base.

(4) Source : commissariat général au plan. — Autoroutes et travaux routiers divers (1958).

(5) Le choix de la trentième heure n'est pas arbitraire. On trouvera en annexe la reproduction de la « courbe des débits horaires classés », qui explique et justifie ce choix.

(6) Source. — Autoroutes et travaux routiers, etc.

(7) Ces statistiques n'étant établies, pour l'ensemble du réseau, que tous les cinq ans, celles qui portent sur l'année 1955 sont les dernières en date. Celles qui porteront sur 1960 ne seront disponibles que dans le cours de 1961. D'après les comptages effectués annuellement, la circulation 1960 aurait atteint le coefficient 1,45 par rapport à 1955.

et motocyclettes) au 1er janvier 1959. Quant à la circulation routière, évaluée en véhicules/kilomètres, elle passait de 20 milliards de véhicules/kilomètres en 1949 à 70 milliards en 1958.

Prévisions.

Où s'arrêtera-t-on ? Est-il possible de le prévoir ? De la réponse à cette question dépend le choix d'une politique routière : si l'on peut établir avec quelque certitude le volume de la circulation dans dix, quinze ou vingt ans, il serait possible de connaître les modifications à apporter au réseau routier pour l'adapter à ce volume au cours de la période considérée.

Des études ont été entreprises pour déterminer la limite supérieure d'expansion de la circulation. Elles reposent sur :

1° L'analyse des tendances passées ;

2° L'étude de l'évolution constatée dans certains pays étrangers ;

3° L'analyse du parc et l'étude de l'évolution des consommations et parcours unitaires moyens ;

4° L'analyse de l'état du marché et de son évolution probable en fonction des structures socio-professionnelles ;

5° Les relations entre le marché de l'automobile et la production nationale.

Quelle que soit la diversité des méthodes utilisées, quelles que soient l'expérience et la sagesse de ceux qui combinent et confrontent leurs résultats, on peut être tenté d'accueillir avec scepticisme les prévisions qui en dérivent et de mettre en doute le volume de circulation future dont elles font état. Il est pourtant remarquable d'observer que si, dans le passé, ces prévisions ont parfois péché, elles ont péché par défaut et non par excès. Le rapport en vue de l'établissement du IIIe Plan prévoyait comme suit l'augmentation du volume de véhicules jusqu'en 1976 :

ANNÉES	VOITURES	VÉHICULES utilitaires.	TOTAL	AUTOMOBILES par habitants.
1957	3.350.000	1.320.000	4.670.000	1/9
1962	5.000.000	1.650.000	6.650.000	1/7
1966	6.100.000	1.950.000	8.050.000	1/5,5
1976	8.700.000	2.500.000	11.200.000	1/4

Or, d'après les statistiques de l'I. N. S. E. E., ces prévisions seraient largement dépassées. Au 1er janvier 1960, le parc estimé de véhicules était supérieur au parc prévu pour 1962, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Parc de véhicules estimé au **1er** *janvier* **1960**
(en milliers de véhicules).

TYPE DU VÉHICULE	VÉHICULES inscrits au fichier au 1er janvier 1960.	VÉHICULES estimés hors d'usage (vente déclarée) 10 p. 100 (estimation).	PARC ESTIMÉ en service au 1er janvier 1960.
Voitures particulières et commerciales	5.576,8	557,7	5.019,1
Autocars et autobus......	39,5	3,9	35,6
Camionnettes, camions et véhicules spéciaux.....	1.650	165	1.485
Tracteurs routiers.........	25,6	2,6	23
Tracteurs agricoles, forestiers et autres.........	706,7	70,7	636
Total	7.998,6	799,7	7.158,7
Remorques	158,4	15,8	142,6
Semi-remorques	33,9	3,4	30,5
Total	8.190,9	819,1	7.371,8

Même sous-estimation de la circulation future en Belgique, par exemple : le programme belge élaboré en 1949 pour la période 1950-1965 reposait sur un niveau des besoins de la circulation correspondant à 70 véhicules motorisés par 1.000 habitants (il y en avait 38 en 1948). Or, en 1957, alors que 20 p. 100 à peine du programme était réalisé, le degré de motorisation avait déjà atteint 89 véhicules par 1.000 habitants, soit 125 p. 100 du degré prévu pour 1965.

Jusqu'à présent — et dans tous les pays, y compris les Etats-Unis — les prévisions les plus optimistes ont toujours été dépassées. Il n'en résulte pas nécessairement qu'il doive toujours en être ainsi dans l'avenir. Mais ces insuffisances de prévision expliquent en partie le retard des aménagements routiers eu égard aux besoins de la circulation, certains de ces aménagements étant souvent réalisés non pour un volume futur de circulation, mais pour un volume déjà atteint, voire dépassé. D'où la nécessité de prévoir dès maintenant les besoins maximums de la circulation, même si ces besoins sont à échéance lointaine, afin que les adaptations progressives du réseau routier puissent s'insérer dans les solutions « définitives » correspondant aux besoins maximums. L'analyse des différents facteurs dont dépend l'évolution des parcs et de la circulation est complexe, délicate et entachée d'erreur probable. Mais selon M. Hondermarcq il existe, à une époque quelconque, une corrélation suffisamment significative entre le degré de motorisation et le revenu national par habitant (1). Elle montre que le degré de motorisation est sensiblement proportionnel à une certaine puissance du revenu national, puissance égale à 1,8 — c'est-à-dire quelque peu inférieure au carré — pour les pays à motorisation moyenne de l'Europe occidentale.

En se fondant sur cette corrélation, M. Hondermarcq estime :

« 1° Que l'examen de l'évolution de la motorisation et du revenu national des Etats-Unis permet de supputer une limite de saturation de l'ordre de 500 véhicules par 1.000 habitants (390 actuellement) ;

« 2° Que l'évolution des revenus nationaux des pays de l'Europe occidentale montre une progression régulière qui tend inévitablement, malgré un déphasage plus ou moins grand dans le temps, vers le niveau des Etats-Unis ;

« 3° que pour l'ensemble des pays de l'Europe occidentale, dont le degré de motorisation moyen actuel est de l'ordre de 90 véhicules par 1.000 habitants, il faut s'attendre à ce que, à échéance plus ou moins longue, le parc motorisé actuel soit plus que quintuplé ».

Si l'on tient compte que le degré actuel de motorisation en France (140 pour 1.000 habitants) est sensiblement supérieur au degré moyen européen, on peut estimer que la limite de saturation sera atteinte en France plus rapidement que dans les autres pays de l'Ouest européen, que les prévisions pour 1975 risquent d'être dépassées et que le programme actuel et sa cadence de réalisation seront très probablement insuffisants.

Répartition de la circulation.

C'est donc en fonction de ces niveaux futurs de circulation que doivent être conçus non seulement des programmes immédiats, mais encore les solutions définitives aux problèmes posés par le niveau maximum prévisible de circulation. Cela ne signifie pas, bien entendu, qu'il n'y aura pas de solutions adaptées à des niveaux intermédiaires, mais cela exige que ces solutions puissent s'intégrer dans les programmes définitifs.

La tâche pourrait paraître écrasante et l'œuvre irréalisable sur le plan des possibilités économiques et financières. Elle peut toutefois être facilitée par l'étude des axes de circulation et des niveaux de circulation afférents à ces axes. La connaissance prévisionnelle de la circulation globale doit être complétée par la connaissance prévisionnelle de la circulation sur un itinéraire donné. Cette connaissance est possible pour l'ensemble du réseau routier grâce aux comptages effectués annuellement et aux recensements généraux effectués tous les cinq ans et qui permettent non seulement de connaître l'intensité de la circulation sur les routes nationales, mais encore l'évolution de cette intensité de cinq ans en cinq ans, ainsi que son évolution probable dans l'avenir.

Toutefois les conclusions tirées de ces enquêtes et les prévisions qui reposent en grande partie sur elles doivent être utilisées avec prudence. De nombreux facteurs peuvent modifier l'importance de certains courants de transport. Aussi le programme devra-t-il tenir compte de l'évolution que ces facteurs (développement régional, Marché commun, par exemple) sont susceptibles d'imprimer dans un avenir plus ou moins rapproché aux courants de trafic actuels.

(1) Voir tableau en annexe

On trouvera en annexe une carte (1) qui représente les intensités de circulation sur les routes nationales d'après le recensement de 1955. Il suffit d'y jeter un coup d'œil pour y observer des intensités d'importance très variables et pour y discerner quelques grands axes ou nœuds de circulation particulièrement intenses.

Si la fonction « essentielle » d'un réseau routier consiste bien à assurer la circulation, il est possible à l'aide de ces cartes et de la connaissance du débit journalier moyen admissible d'établir un programme qui réponde aux besoins « géographiques » de la circulation. Pour des raisons qui sont non d'ordre technique, mais d'ordre économique et financier, il est sans doute plus malaisé de le réaliser. Pourtant l'œuvre n'est pas impossible. Le kilométrage sur lequel le niveau de circulation exige des autoroutes n'est que de peu d'importance par rapport à celui du réseau national. Quand on aura construit quelques milliers de kilomètres, quatre ou cinq au plus, les besoins de la circulation seront pour un long temps assurés.

C. — L'ASPECT ÉCONOMIQUE

Les conclusions qui peuvent être tirées de l'étude du réseau routier et de la circulation reposent à la fois sur des données de fait et sur des prévisions. Ces prévisions supposent (2) que rien ne sera fait pour contrarier le développement « spontané » ou « naturel » de la production des diverses catégories de véhicules, tant commerciaux que touristiques. Mais l'ampleur du développement attendu et des dépenses d'adaptation du réseau routier invite à se demander si ce développement n'est pas nuisible et si les dépenses routières ne sont pas démesurées par rapport à l'ensemble des dépenses de transport ou par rapport au produit national brut.

Le problème se pose en termes plus urgents aux Etats-Unis (390 véhicules par 1.000 habitants) où le vaste « programme fédéral de routes » qui prévoit la construction de 65.000 km d'autoroutes a fait l'objet de vives discussions. Outre « ceux qui manifestent une violente hostilité aux grosses voitures américaines à l'arrière en forme de nageoires et à tout ce qui touche à l'automobile, depuis les super autoroutes jusqu'à la mort brutale » (3), certains « se plaignent que des subventions soient accordées aux transports par routes au détriment des autres moyens de transport », d'autres protestent en affirmant que le vrai problème réside dans l'insuffisance des moyens de déplacement mis à la disposition des habitants des villes et des lignes de chemin de fer desservant les abonnés », d'autres enfin « prétendent que les récents et importants programmes fédéraux auraient dû être consacrés à l'enseignement et au renouvellement urbain, plutôt qu'aux grandes voies de communication » (3).

Moins crucial pour l'Europe et pour la France ce problème ne saurait pourtant être omis. Si la circulation est loin d'avoir en France la densité de la circulation américaine, il n'en est pas moins vrai que les programmes routiers français ou européens sont établis sur l'hypothèse d'un trafic triplé en 1975 par rapport à celui de 1955, et que selon un technicien comme M. Hondermarcq, tout programme d'avenir doit tenir pour certain qu'un jour viendra — qui n'est pas loin — où l'on comptera 500 véhicules pour 1.000 habitants.

Aussi, certains membres de la section des transports et du tourisme, auraient-ils souhaité que fût entrepris — à propos des autoroutes — un vaste travail d'analyse, de comparaison et de synthèse portant sur l'ensemble :

1° Des transports de voyageurs et de marchandises à effectuer d'une part à l'époque actuelle, d'autre part, pendant les quinze prochaines années, et ce, avec le correctif nécessaire des exigences nouvelles à attendre du développement des économies régionales ;

2° Des moyens de transport (fer, route, eau, air) actuellement disponibles et à développer au cours d'une même période de quinze ans, en tenant compte :
— du prix de revient ;
— de l'orientation géographique des activité économiques ;
— de l'élévation du niveau social du pays.

Il aurait été possible à la suite de ces travaux de déterminer :

a) La part actuelle et future revenant à chacun des trois grands modes de transport étudiés ;

b) Les transferts de fret souhaitables d'un mode de transport à l'autre ;

c) Les adaptations nécessaires, pour chacun d'eux, compte tenu de cette détermination économique.

Quel que soit l'intérêt de la recherche envisagée, il n'a pas paru possible à la majorité de la section d'entreprendre un travail, qui eût exigé non seulement de longues et patientes recherches, mais encore l'étroite participation d'un grand nombre de sections du Conseil économique et social. Elle a estimé par ailleurs, que certains organismes, déjà créés, pouvaient contribuer efficacement à l'élaboration des documents statistiques indispensables à cet ordre de recherches.

Ce pourrait être notamment une partie du rôle dévolu au Service des affaires économiques récemment créé au ministère des travaux publics et des transports (*Journal officiel* du 24 août 1960). Ce service, encore à l'état embryonnaire, comprendra quatre bureaux :

— le bureau des études, chargé des études à long terme, participera aux travaux de la commission des comptes de la nation ;

— le bureau de coordination étudiera les programmes annuels et les problèmes de coordination entre les différents modes de transport ;

— le bureau de statistique rassemblera les documents réunis dans les différentes directions ;

— le bureau des affaires internationales suivra les travaux de la conférence des ministres des transports, de l'Organisation économique de la Communauté européenne, de la Commission économique européenne, etc.

Les trois premiers de ces bureaux paraissent tout désignés pour mener à bien un travail à la répartition optimum des transports et des investissements.

Mais des recherches ont déjà été entreprises dans le même esprit par la commission des comptes de transport de la nation.

L'avis de la commission Transports de la nation.

La commission, créée par décret du 17 novembre 1955, a « pour mission de déterminer le coût pour la nation de chaque moyen de transport en faisant apparaître distinctement le prix de revient, le tarif payé par l'usager, la participation de l'État et des collectivités publiques, ainsi que les charges indirectes ».

Elle a publié deux rapports :

Le premier, du 12 novembre 1956, étudie les comptes de 1954.

Le deuxième, de juin 1958, examine successivement :
— les comptes des transports intérieurs de 1955 ;
— le taux de couverture des dépenses de transport ;
— la répartition optimum des transports (étude de méthodes et application à la relation Paris-Marseille).

Tout en regrettant de ne pas pouvoir disposer du troisième rapport de la commission, qui portera sur l'année 1958, mais qui ne verra pas le jour avant 1961, la section des transports et du tourisme a estimé que, malgré leur ancienneté, il était utile de résumer les conclusions qui peuvent être tirées de ces rapports, notamment du deuxième. Conclusions provisoires qui doivent être utilisées avec prudence étant donné les difficultés de méthode et l'insuffisance des renseignements statistiques.

On trouvera en annexe une note sur les travaux de la commission.

On peut toutefois souligner que ces travaux ont montré « l'impérieuse nécessité de coordonner et d'utiliser au mieux les investissements dans les transports », et que le volume des investissements français par rapport au produit national et à l'investissement brut total situe la France dans une honnête moyenne parmi les pays européens.

L'étude méthodologique, entreprise par la commission, de l'organisation optimum des transports et son application à la relation Paris-Marseille ont montré que même dans l'hypothèse d'un transfert de trafic à grande distance de la route vers le rail et d'un transfert de trafic à courte distance du rail vers la route, la construction de l'autoroute Paris-Marseille ne pourrait qu'être retardée de deux ans. On ne saurait donc en tirer argument contre ce projet.

L'avis de la section des transports du Conseil économique et social :

Si les travaux de la commission des comptes de la nation n'ont abouti jusqu'à présent qu'à des conclusions partielles, ils ont le mérite d'avoir ouvert la voie, d'avoir recherché

(1) Voir en annexe « Carte de la représentation proportionnelle des intensités de circulation ».

(2) Elles supposent d'abord, bien entendu, que la conjoncture économique ne subira pas de bouleversement profond.

(3) Edward T. Chase. — L'automobile, facteur déterminant de la vie moderne, The Commonweal de New York du 4 mars 1960. Reproduit par « La Documentation française » du 18 juin 1960.

une méthode et d'avoir montré les lacunes de l'information, notamment pour le trafic routier. La poursuite de ces travaux ne peut manquer d'apporter aux pouvoirs publics des enseignements qui, connus en temps utile, auraient permis d'améliorer la coordination des investissements dans le domaine des transports et de porter un jugement plus éclairé sur la rentabilité économique comparée de divers investissements possibles ou souhaitables. Le choix et la décision en échapperont plus facilement à la pression de groupes d'intérêts ou simplement d'usagers, plus soucieux de leur intérêt particulier que de l'intérêt économique de la nation.

Ainsi pourront être évitées les « erreurs » d'investissements analogues à celles dont le passé offre quelques exemples.

Outre les calculs de rentabilité désormais indispensables pour tout projet d'investissement, deux problèmes d'ensemble doivent être approfondis.

D'une part, la place des investissements des transports dans l'ensemble des investissements.

De l'autre, et pour ce qui nous préoccupe actuellement, la place des investissements routiers dans les investissements des transports.

Votre section n'a pas jugé possible d'aborder ces problèmes à propos des autoroutes. Ils dépassent évidemment la question traitée. Néanmoins, il lui a paru nécessaire de souligner leur importance primordiale dans la détermination d'une politique économique. Dans ce domaine, il ne peut s'agir d'une étude unique qui trancherait la question une fois pour toutes d'un coup de baguette magique... ou de couperet. Il s'agit d'études de longue haleine complexes et délicates exigeant patience et continuité.

Elle se borne donc à conseiller que ces études soient poursuivies et que les matériaux indispensables soient fournis avec la précision désirée pour que les résultats aient quelque chance de pouvoir être utilisés. De toutes façons, la coordination des transports est une tâche permanente qui posera sans cesse de nouveaux problèmes.

Si l'on veut aborder de cette façon le problème des autoroutes, il ne faut pas s'en tenir là. Il faut poser la question de la circulation et de la sécurité routière dans toute son ampleur. La coordination du rail et de la route apparaîtra alors comme l'un des éléments d'une recherche plus vaste susceptible d'aboutir à un plan rationnel. La recherche devra porter sur les mouvements démographiques et commerciaux, sur les programmes de décentralisation, tant dans le présent que dans l'avenir ; sur l'aménagement du territoire (création de zones industrielles à très larges débouchés et de zones d'habitations d'accès facile) ; sur l'organisation des transports et l'étalement dans le temps des horaires de travail ; sur les restrictions à imposer aux libertés communales lorsqu'il s'agit de travaux d'intérêt national, etc. (1).

Cette recherche est sans doute d'un intérêt majeur. Et il faudra l'entreprendre. Votre section n'a pas jugé possible de le faire à l'occasion des autoroutes.

D. — L'aspect humain

Si l'automobile rend service à l'homme, celui-ci en retour lui paie tribut, un lourd tribut.

Le ministère des travaux publics et des transports publie chaque année, depuis 1954, les statistiques d'accidents de la circulation routière en France. On en trouvera ci-dessous une analyse succincte. Mais disons tout de suite qu'en 1959 il y a eu en France 137.273 accidents corporels qui ont fait 8.409 morts et 178.793 blessés, dont 65.154 grièvement, soit au total 184.156 victimes, et en moyenne plus de 23 morts et de 489 blessés par jour.

Il est aisé — et satisfaisant pour la vanité de l'homme — d'imputer la responsabilité de ces hécatombes au réseau routier. Et certains ne s'en privent pas. Il n'est guère d'accident qui ne donne lieu à propos indignés sur l'état « lamentable » du réseau, sur l'insuffisance « criante » des crédits, sur les « détournements » des ressources du « fonds routier », etc. A les en croire, le conducteur n'y serait pour rien. On pourrait se demander, dans ces conditions, pourquoi les pouvoirs publics, les associations privées, la presse écrite et parlée, multiplient les appels à la prudence, à la sagesse des conducteurs ; pourquoi aussi une réglementation de la circulation, un code et une police de la route. On peut aussi soutenir par contre que quelles que soient les améliorations apportées au réseau routier, il y aura toujours des accidents de la route, et que le conducteur du véhicule est le seul responsable ; et que, lassitude de l'attention, erreur d'appréciation — sans compter les attraits du risque ou l'état physique du conducteur — provoquent les accidents sur la route, aussi bien qu'en montagne, en rivière ou en mer. L'accident, c'est « ce qui arrive par malheur » et contre quoi on ne pourrait rien.

(1) R. Villadier. — Le temps et l'espace facteurs d'harmonie économique.

Nous avons pourtant les moyens de porter des jugements plus nuancés. Les statistiques n'auraient d'autre intérêt que d'inspirer un salutaire effroi et d'inciter à la prudence, si elles se contentaient de relever le nombre des accidents, des morts et des blessés. Elles visent aussi — et leurs méthodes s'améliorent avec le temps — à la connaissance des causes apparentes et des circonstances de l'accident, de façon à trouver les remèdes susceptibles de prévenir son retour.

Il n'est pas possible dans le cadre de ce rapport de reproduire les tableaux afférents à la répartition des accidents et des victimes dans le temps, à leur distribution géographique, aux différents types de véhicules impliqués, à l'âge des victimes, à la nature et à la gravité des accidents, aux fautes du conducteur, à l'état des véhicules et aux caractéristiques de la route (1). Mais il est indispensable d'en exposer les principales conclusions.

Les accidents corporels et les victimes.

Leur nombre.

Les tableaux insérés en annexe (2) montrent que — exception faite pour 1958 — le nombre absolu des accidents et des victimes n'a cessé d'augmenter de 1953 à 1959. De toute façon, ces chiffres absolus, étant donné la croissance annuelle du parc automobile et de la circulation, sont moins significatifs que les taux d'accidents et de mortalité, c'est-à-dire le nombre d'accidents et de morts par unité de parcours (en général 100 millions de véhicules-kilomètres). Ces taux sont en diminution constante depuis 1953. De 1953 à 1957 le taux des accidents a diminué en moyenne de 10,43 par an. De 1957 à 1958 la diminution a été de 27. Pendant les mêmes périodes la diminution du taux des tués a été respectivement de 0,81 et de 1,4, celui des blessés de 14,8 et de 29.

Les victimes.

Les statistiques des dernières années montrent que les usagers des deux roues sont deux fois plus vulnérables que les automobilistes et qu'ils sont particulièrement exposés au danger pendant la nuit.

L'âge des victimes permet de remarquer que :

— au-dessous de quinze ans et au-dessus de soixante, ce sont les piétons qui fournissent la plus forte proportion des victimes ;

— de quinze à vingt-quatre ans, 90 p. 100 des victimes sont des usagers des « deux roues » ;

— de vingt-cinq à cinquante-neuf ans, les victimes se répartissent à peu près également entre automobilistes et usagers des « deux roues ».

Nature et gravité des accidents (3).

Les types d'accidents les plus fréquents et les plus meurtriers apparaissent dans les tableaux reproduits en annexe.

Leur classification permet de constater que, si la voiture particulière intervient dans quatre types d'accidents les plus fréquents et dans les six types d'accidents les plus meurtriers, les collisions entre deux voitures particulières — contrairement à ce qu'on pourrait croire — n'occupent que le troisième rang parmi les accidents les plus fréquents et le quatrième rang parmi les accidents les plus meurtriers. Il apparaît donc que de nombreuses occasions d'accidents naissent de l'hétérogénéité de notre parc de véhicules.

On peut noter aussi que les accidents à un seul véhicule représentent 35 p. 100 de l'ensemble des accidents et qu'ils sont responsables de plus de la moitié des morts.

Circonstances des accidents.

Les tableaux statistiques relatifs aux circonstances des accidents sont parmi les plus intéressants et parmi les plus difficiles ou les plus délicats à interpréter. Ils mettent toutefois

(1) cf. Les accidents corporels de la circulation routière en 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959 (statistiques du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme).

(2) Note cf. en annexe :
Variation du nombre des accidents corporels et des victimes de 1953 à 1959.
Accidents corporels de la circulation routière de 1953 à 1959.
Les taux d'accidents de 1953 à 1959.

(3) Note cf. en annexe. — Les tableaux des types d'accidents les plus fréquents et des types d'accidents les plus meurtriers.

en relief les quatre facteurs qui interviennent dans les accidents corporels :

— L'homme (fautes des conducteurs et des piétons, état physique des conducteurs et des piétons, gênes temporaires supportées par les conducteurs et les piétons) ;

— la machine (état des véhicules) ;

— la route (particularités de la route, état du revêtement) ;

— le milieu (éclairement, conditions atmosphériques, obstacles),

et tentent d'établir la « genèse » des accidents en étudiant les fautes commises par les conducteurs et les piétons et la corrélation entre :

— les fautes des conducteurs et le milieu ;

— les fautes des conducteurs et les particularités de la route ;

— la machine et le milieu.

Le commentaire consacré à ces tableaux dans la brochure de 1957 est particulièrement prudent : « Il faut se garder de conclusions hâtives, entachées des erreurs subjectives auxquelles l'établissement des formulaires statistiques reste sujet. L'appréciation des « fautes de l'homme » est particulièrement difficile. Il faut s'en souvenir lorsqu'on examine les tableaux qui leur sont consacrées. En ce qui concerne les particularités de la route, les formulaires statistiques ne peuvent qu'énumérer celles qui paraissent de nature à favoriser les accidents. C'est en examinant ensuite quelles caractéristiques sont associées le plus souvent avec les accidents que l'on peut espérer dégager des défauts de la route qui accroissent réellement les risques de la circulation routière ».

Même prudence dans la brochure de 1958. Toutefois, les commentaires de 1957 et 1958 soulignent que :

— en ce qui concerne l'homme, 7 p. 100 environ des piétons et 6 p. 100 environ des conducteurs impliqués dans les accidents n'étaient pas dans un état physique normal et que 50 p. 100 d'entre ceux-ci environ étaient en état d'ivresse (1957-1958) ;

— en ce qui concerne les particularités de la route, 60,5 p. 100 des accidents corporels en 1957 ont été enregistrés à des points singuliers du réseau (carrefours, courbes, sommets de côtes, etc...).

Enfin la brochure de 1959 attire l'attention sur certains défauts fréquents de véhicules et de leur entretien (défaut de freinage, usure des pneus, surcharge des véhicules).

Les accidents corporels et la limitation de vitesse.

L'expérience faite en 1958 — limitation de vitesse à 80 kmh. sur 900 kilomètres de routes nationales pendant les trois derniers week-ends de septembre — n'était pas d'une ampleur suffisante, ni dans le temps ni dans l'espace, pour qu'on en puisse tirer des conclusions valables. On peut noter, toutefois, sans donner à ces chiffres une valeur significative, que la diminution des accidents pendant ces trois week-ends sur l'ensemble du réseau (5 p. 100) est inférieure à la diminution constatée sur les itinéraires à vitesse limitée (11 p. 100). Les expériences ont été reprises en 1959 sur des bases élargies. On peut en déduire que la limitation de vitesse s'est accompagnée d'une baisse d'environ 10 p. 100 du taux d'accidents hors agglomération. Les expériences faites à l'étranger confirment, dans l'ensemble, cette conclusion.

Conclusions des statistiques ministérielles.

Quant aux conclusions, elles constatent pour 1957 :

— que le nombre des morts continue d'augmenter avec la circulation et, qu'en dépit d'actives campagnes pour l'accroissement de la sécurité routière, le nombre de tués par unité de parcours reste stationnaire ;

— que si le taux des accidents est plus élevé en France que dans certains autres pays (Amérique, Grande-Bretagne), la différence vient de l'hétérogénéité de notre parc de véhicules et que dans ces conditions il serait séduisant de conclure que la solution de bien des problèmes réside dans une séparation rigoureuse des différentes catégories de trafic — solution, à vrai dire, théorique, souvent irréalisable — (villes) et peut-être inefficace, au moins en ce qui concerne les « deux roues » dont la vitesse va croissant ;

— que les aménagements du réseau routier, s'ils doivent être poursuivis au prix de dépenses considérables, ne sont pas le seul facteur de progrès de la sécurité routière ;

— que l'éducation des usagers de la route est certainement aussi importante et doit être développée dès l'enfance.

Pour 1958 :

— que la diminution des accidents et des victimes au cours de l'année écoulée n'est pas aussi encourageante qu'elle le paraît, car le nombre d'accidents dus à des collisions entre véhicules automobiles ou entre voitures de tourisme et piétons a continué d'augmenter ;

— que les aménagements routiers ne réduisent et ne peuvent réduire les dangers de la route que dans certaines limites ;

— qu'il dépend de l'éducation des utilisateurs de la route que la sécurité en soit accrue au-delà de ces limites.

Et pour 1959 :

— que malgré la diminution constante du taux d'accidents, leur nombre absolu en 1959 reste préoccupant ;

— que les accidents qui impliquent des voitures particulières ou des cyclomoteurs apparaissent de plus en plus fréquemment.

Conclusions, comme on voit, tantôt très partielles et tantôt très générales, où se lit le souci de ne rien avancer qui ne soit solidement établi ou puisse prêter matière à contestation.

On peut essayer, sans se départir de l'état d'esprit objectif et de la prudence indispensables, d'aller un peu plus loin dans l'analyse.

Et d'abord de clarifier le débat en établissant d'une façon générale les responsabilités de l'homme et celles de la machine, de la route et du milieu. Le rapport sur les « Autoroutes et travaux routiers divers » en vue de l'établissement du troisième plan de modernisation et d'équipement, analysant les statistiques ministérielles, écrit que « dans 95 p. 100 des accidents il y a faute humaine ; étant entendu qu'il s'agit aussi bien des fautes des piétons que des fautes des conducteurs de véhicules ». C'est dire qu'il y a toujours — ou presque — faute humaine dans les accidents. Mais ces fautes se produisent à bord de véhicules se trouvant dans un certain état, sur des routes offrant telle et telle particularité de profil ou de revêtement, de jour ou de nuit, par temps sec ou humide, etc., toutes circonstances qui de par leur existence même peuvent ouvrir des possibilités d'accidents et qui — la faute une fois commise — peuvent agir sur les conséquences de l'accident.

Facteurs humains, facteurs techniques ne peuvent pas être isolés les uns des autres et toute statistique imputant la responsabilité des accidents tantôt aux uns, tantôt aux autres est viciée à la base.

Cette conception de l'accident et du rôle des facteurs humains et des facteurs techniques a été mise en relief d'excellente façon dans une conférence récente (1) par M. Hondermarcq, directeur général des ponts et chaussées de Belgique, qui s'exprime ainsi :

« L'action des facteurs techniques et celle des facteurs psychologiques (2) sont essentiellement différents. La distinction est fondamentale tant pour l'étude scientifique des accidents que pour la conception et l'application des mesures destinées à les empêcher.

« Les facteurs techniques jouent un rôle dominant dans les possibilités des accidents et dans leurs conséquences. Le facteur humain, au contraire, intervient essentiellement, d'une façon permanente et dès l'origine, dans la genèse des accidents. Cela revient à dire que c'est en réalité l'ignorance, le manque d'attention, de prudence ou de conscience qui sont les causes initiales de la quasi-totalité des accidents ».

C'est dire que les accidents doivent être combattus à la fois sur le plan humain, par des mesures de caractère répressif et éducatif, et sur le plan technique, par des mesures destinées à améliorer l'état des routes et l'état des véhicules. Les premières ont pour but de prévenir les fautes de l'homme, les secondes se proposent de les rendre de moins en moins possibles et d'en limiter les conséquences.

Ce rapport négligera volontairement — bien que leur importance est incontestable — les mesures « humaines » pour ne traiter que les mesures techniques. Il le fera surtout à l'aide de la conférence de M. Hondermarcq, déjà citée, où sont exposés les résultats de l'étude systématique des facteurs techniques

(1) Session 1960 de la « Prévention routière internationale », Paris, 9 et 10 mars 1960.

(2) Ce mot a, dans la pensée de M. Hondermarcq, le même sens que le mot « humain » dont nous nous servons et dont M. Hondermarcq se sert aussi parfois.

des routes entreprise depuis trois ans en Belgique. Bien que les résultats de cette étude n'aient pas été complètement établis à la date de cette conférence, M. Hondermarcq a pu en dégager « certaines conclusions quant à l'efficacité relative des divers facteurs techniques routiers et au choix des caractéristiques routières les plus favorables pour la sécurité ».

Les voici :

Volume de la circulation :

— le nombre des accidents est proportionnel au volume de la circulation ;

— le taux d'accidents varie avec les caractéristiques routières.

Nombre de voies :

— les taux d'accidents ne présentent pas de différence significative sur les routes à deux et trois voies ;

— le taux d'accidents pour une chaussée à quatre voies (autoroutes) est significativement et considérablement moins élevé.

Revêtement :

— le taux moyen d'accidents sur les revêtements en béton n'est pas significativement différent du taux moyen d'accidents sur les revêtements hydrocarbonés ;

— le taux moyen d'accidents sur revêtements pavés est significativement plus élevé.

Eclairage :

— le rapport des accidents de nuit et de jour oscille entre 1,17 et 1,25 sur les routes bien éclairées et entre 1,40 et 1,50 sur les routes mal ou non éclairées.

— les éclairages latéraux doubles sont plus efficaces que les éclairages axiaux ou latéraux simples. Les meilleures installations actuelles paraissent réduire de 20 à 30 p. 100 le nombre des accidents nocturnes.

Séparation des sens de circulation :

— le facteur technique le plus influent au point de vue des accidents est, sans contredit, la séparation des sens de circulation. La comparaison des taux d'accidents sur les routes ordinaires et sur les autoroutes est absolument significative à cet égard.

Le taux moyen d'accidents de l'ensemble des routes ordinaires de Belgique est 2,5 fois plus élevé que celui de l'autoroute Bruxelles-Ostende.

Suppression des carrefours :

— la réduction importante des accidents sur les autoroutes est due également à la suppression des carrefours. Sur l'autoroute, le taux des accidents est de deux à trois fois plus élevé au voisinage des accès qu'entre ces accès.

En conclusion :

Cette conclusion est confirmée par les statistiques françaises, d'après lesquelles on peut estimer qu'en 1960 le taux d'accidents corporels sur une autoroute non saturée, à caractéristiques géométriques « modernes », est de trente accidents par 100 millions de véhicules-km, alors que le même taux sur route nationale est de cent-dix accidents par 100 millions de véhicules-km.

Il faut toutefois signaler que le taux d'accidents sur l'autoroute de l'Ouest tend à augmenter et atteint presque la valeur du taux correspondant sur l'ensemble des routes nationales. Cette évolution est sans doute imputable à l'intensité de la circulation sur l'autoroute de l'Ouest qui dépasse largement la capacité admissible, compte tenu du fait que les voies de circulation n'ont que trois mètres de large, que le débouché côté Paris est un carrefour sujet à encombrement et que le terre-plein central est très étroit. Les statistiques font ressortir des différences très sensibles dans les taux d'accidents selon le sens de circulation (plus élevés dans le sens province-Paris), selon le jour de la semaine (plus élevés les dimanches et jours fériés que les jours ouvrables), selon les sections de l'autoroute (plus élevés sur le tronc commun que sur les branches Nord et Sud).

Si l'on examine la gravité des accidents on constate que si les accidents survenus sur les autoroutes sont en moyenne plus graves que ceux survenus sur l'ensemble du réseau français, ils sont en revanche moins graves en moyenne que ceux survenus sur les routes nationales.

On peut conclure que, tant qu'une autoroute n'est pas saturée, le nombre d'accidents corporels et le nombre des tués sont en moyenne de trois à quatre fois inférieurs à ce qu'ils seraient sur l'ensemble des routes nationales qui supporteraient le même trafic. Mais l'autoroute n'échappe pas aux dangers d'une circulation accrue et la prudence y reste aussi nécessaire que sur la route ordinaire.

DEUXIEME PARTIE

LES PROBLEMES DU PRESENT ET DE L'AVENIR

I. — Le programme du Gouvernement.
II. — Etude et discussion du programme.
III. — La rentabilité des autoroutes.
IV. — Le financement des autoroutes
V. — Conclusions.

I. — Le programme du Gouvernement.

Le programme de construction d'autoroutes, proposé par M. le ministre des travaux publics et des transports et adopté par le Gouvernement ne peut être exposé sans esquisser le « programme d'aménagement du réseau routier français », dont il n'est qu'un des éléments. Au cours de son audition par votre section, le ministre a fortement mis en lumière l'unité de ce programme d'ensemble et s'est personnellement élevé contre le « mythe de l'autoroute ».

« Il n'y a pas », a-t-il dit « les autoroutes d'un côté, les autres routes de l'autre, les autoroutes étant nobles et réservées aux trafics essentiels et les routes ordinaires, les routes d'antan restant en quelque sorte le lot des malheureux qui n'ont pas l'honneur de pouvoir circuler sur les autoroutes ».

En fait le souci principal du responsable des programmes routiers est d'assurer la circulation dans les meilleures conditions de sécurité. C'est à partir du moment où la circulation devient quasi impossible sur une route ordinaire qu'on envisage la construction d'une autoroute, qui, comme nous l'avons vu au cours des chapitres précédents, permet d'écouler de plus forts débits. C'est par une série de transitions naturelles que l'on est conduit de la route de 6 à 7 mètres, à celle de 7 à 9 mètres, puis à celle de 10,50 mètres, puis à la route à quatre voies et à l'autoroute. Le programme du Gouvernement ne sacrifie donc ni à un « mythe », ni à un « engouement », ni à une « mode » ; c'est un programme d'ensemble comportant :

— la construction de 3.500 kilomètres d'autoroutes ;

— la modernisation « poussée » de 6.500 kilomètres d'itinéraires nationaux ;

— l'aménagement de 9.500 kilomètres d'itinéraires à caractère régional ou interrégional.

Le programme concerne donc au total 19.500 kilomètres, soit à peu près le quart de notre voirie nationale.

DESCRIPTION DU RESEAU FUTUR

Le réseau futur a été subdivisé en quatre catégories de voies :

— la trame autoroutière ;
— les liaisons de premier ordre ;
— les liaisons de deuxième ordre ;
— les autres liaisons.

A. — La trame autoroutière

Elle comprend :

1° *En première urgence,* les autoroutes retenues par décision ministérielle du 10 décembre 1955 (1.933 km).

Autoroutes de liaison :

Paris—Lyon	471 km.
Lyon—Marseille	307
Estérel—Côte d'Azur	48
Paris—Lille—Belgique	293
Paris—Normandie	165
Paris—Chartres	64
Thionville—Metz—Nancy	122
Metz—Sarre	71
Strasbourg—Bâle	133
Autoroute de la Côte basque	36
	1.710 km.
Autoroutes de dégagement	223 km.
	1.933 km.

Sur ce programme 145 km sont construits ou en construction. Il existe en outre 94 km d'autoroutes déjà construites en dehors du programme 1955.

2° *En deuxième urgence :*

Narbonne—Orange	200 km.
Lyon—Chambéry	95
Chartres—Le Mans—Chartres—Tours	200
Lille—Dunkerque	75
Lille—Tourcoing	15
Une partie de la route urbaine de Seine-et-Oise	50
	635 km.

3° *En troisième urgence :*

Tours—Poitiers	105 km.
Bordeaux—Narbonne	395
Aix—Fréjus	120
Dijon—Nancy	190
Strasbourg—Saverne	40
Genève—Grenoble	140
	990 km.

Selon les prévisions gouvernementales, le programme de « première urgence » devrait être exécuté en quinze ans, à partir de 1960, c'est-à-dire au rythme annuel d'environ 100 à 120 km.

B. — LIAISONS DE PREMIER ORDRE

Elles comprennent 6.500 km de routes, dont 3.200 de « grands itinéraires ». Elles seraient aménagées suivant les normes prescrites pour les « grands itinéraires » (caractéristiques en plan et en profil en long, trois voies de circulation, quatre exceptionnellement aux abords des grandes villes) de façon à supporter un trafic de 7.500 véhicules par jour, soit un trafic triple de celui qu'elles supportaient en 1955.

C. — LIAISONS DE DEUXIÈME ORDRE

Elles comprennent 9.000 km de routes, dont 900 km de « grands itinéraires ». Elles sont destinées à assurer des liaisons homogènes et sûres de caractère régional, aménagées progressivement à partir du réseau existant, en principe sur les routes où la circulation dépassait 1.200 véhicules par jour en 1955. On s'attacherait surtout au calibrage et à la suppression des goulots et des points dangereux.

D. — LES AUTRES LIAISONS ROUTIÈRES

Les améliorations seraient limitées en principe aux points singuliers.

Chaque catégorie de voie (autoroutes du programme de première urgence. Liaisons de premier ordre. Liaisons de deuxième ordre) supporterait 20 p. 100 de la circulation sur les routes nationales, les 40 p. 100 restants se répartissant sur le reste du réseau (1) (2). Il est important de rappeler à ce propos que 30 p. 100 du réseau national supportent 70 p. 100 de la circulation sur les routes nationales et que la hiérarchie établie de l'autoroute au « reste du réseau national » fait bien ressortir les différences — parfois énormes — qui peuvent exister entre routes dites « nationales ». Au cours de son audition par votre section, M. le ministre des travaux publics et des transports a pu dire : « Nous avons des routes dont la largeur est inférieure à 6 mètres : ce sont en général des routes qui n'ont de national que le nom et qui ne devraient pas l'être ». Idée que le rapport en vue de l'établissement du troisième plan de modernisation et d'équipement (autoroutes et travaux routiers divers, mars 1958) soulignait déjà avec force. Si l'on se rappelle que, de 1930 à 1935, 40.000 km de chemins départementaux ont été intégrés dans le réseau national, dont la longueur s'est trouvée doublée, on comprend qu'on ait pu se demander si un retour — au moins partiel à l'état antérieur à 1930 — ne serait pas plus conforme aux réalités et à la sagesse.

Si un tel retour est impossible, du moins faut-il se féliciter de la hiérarchie « fonctionnelle » établie par le programme du Gouvernement entre les routes nationales.

METHODE D'ELABORATION DU PROGRAMME

Sur quoi repose ce classement ? Cette question a vivement préoccupé votre section qui a craint que le réseau futur n'ait été conçu qu'en fonction des données sur la circulation passée et actuelle et des prévisions qu'on peut en tirer pour l'avenir. On risquerait ainsi de figer le réseau routier dans un aspect qui ne tiendrait compte ni des nécessités de la décentralisation, ni des besoins des économies régionales, ni du souci de rendre vie au « désert français ».

En fait, s'il est vrai que le programme repose sur l'hypothèse globale d'un triplement de la circulation de 1955 à 1975 — hypothèse généralement admise par l'ensemble des pays européens et dont nous avons déjà montré qu'elle risquait de pécher plus par défaut que par excès — il ne faudrait pas croire qu'on se soit borné, dans les prévisions, à multiplier par trois les chiffres des comptages de 1955.

Les principes à partir desquels ont été conçues les différentes parties du réseau futur sont les suivants (1) :

1° On a tenu compte, tout d'abord, des populations et des trafics actuels ainsi que de leur évolution qui dépend :

— de l'évolution économique et démographique générale ;

— des prévisions de la direction de l'aménagement du territoire quant à l'évolution des populations et des activités industrielles de diverses régions ;

— des problèmes de liaison aux réseaux routiers ou autoroutiers étrangers.

2° Des autoroutes ont alors été prévues sur les axes où le trafic futur le justifiait ou pour compléter certaines liaisons importantes.

3° On en a déduit les modifications qui seraient introduites dans la répartition des trafics par la mise en service de ces autoroutes. La conception des réseaux de premier et de deuxième ordre découle de l'étude des trafics résultants.

La carte du réseau futur, établie selon ces principes, diffère sensiblement de celle qui aurait été établie si l'on n'avait tenu compte que des comptages. On trouvera en annexe l'indication des modifications dues à l'application des principes ci-dessus énoncés (2). Un coup d'œil jeté sur cette carte suffit à montrer que les modifications sont importantes. On remarquera toutefois qu'elles ne portent que sur les réseaux de premier et de deuxième ordre et qu'elles n'affectent en rien le réseau autoroutier de première, deuxième et troisième urgence.

On peut en déduire qu'à partir d'un certain seuil de circulation, l'autoroute apparaît aux yeux des services du ministère des travaux publics comme la solution indispensable.

On a pourtant proposé d'autres solutions, par exemple celle de la « route-express », dont nous avons déjà parlé. Cette solution, qui s'inspire d'un souci d'économie, a été étudiée en détail par la direction des routes qui l'a rejetée comme « impossible » ou « inefficace ». Elle sera toutefois discutée ultérieurement dans le chapitre qui traite du coût et de la rentabilité des autoroutes.

On peut remarquer, à propos de ce programme :

1° Que les autoroutes de « première urgence » ne sont autres que celles qui avaient fait l'objet de la décision ministérielle du 10 décembre 1955 ;

2° Que les grands axes autoroutiers retenus aux programmes de première, deuxième et troisième urgence coïncident en grande partie avec les « grands itinéraires européens ». (E 1, E 3, E 42) ;

3° Que, depuis le « Plan Marquet », les travaux de modernisation ont attesté une remarquable continuité de vues.

Ces remarques, tout à l'éloge des responsables de notre équipement routier, donnent, hélas, prétexte à des observations moins satisfaisantes. De 1955 à 1960, la décision ministérielle du 10 décembre 1955 n'a été suivie que d'effets restreints. Le rapport en vue de l'élaboration du troisième plan prévoyait que le programme pris en considération par la décision pourrait être réalisée en quinze ans, soit en 1970. Le programme gouvernemental actuel prévoit, lui aussi, une durée d'exécution de quinze ans, soit son achèvement en 1975. c'est-à-dire avec un retard de cinq ans sur le projet initial. Le problème des délais d'exécution paraît donc avoir une importance primordiale qui ne peut manquer d'être discutée en fonction des ressources affectées à la réalisation du programme.

Les crédits inscrits au budget de 1961 permettront d'entreprendre la réalisation du programme suivant, inscrit au plan intérimaire 1960-1961, qui pourrait être achevé en deux ans :

Autoroute du Nord (Paris-Roissy)	12 km
Autoroute du Sud (Corbeil-Nemours)	50
Autoroute de l'Ouest (jusqu'à Bonnières)	40
Autoroute Ouest de Lille (deuxième tranche)	4
Autoroute Sud de Lyon (première tranche)	14
Autoroute de la Vallée du Rhône (première tranche)	25
Autoroute Metz-Thionville (deuxième tranche)	15
Au total	160 km

La section a marqué sa vive approbation des idées exprimées par le ministre au début de son exposé. Elle estime en effet comme lui qu'un programme d'autoroutes ne peut se concevoir

(1) Source : ministère des travaux publics et des transports. « Le programme d'aménagement du réseau routier français. Les autoroutes et leur financement ».
(2) Voir en annexe la carte de ce réseau futur.

(1) Ministère des travaux publics et des transports : Le programme d'aménagement du réseau, etc.
(2) Voir en annexe la carte portant indication de ces modifications.

qu'à l'intérieur d'un programme d'ensemble d'aménagement et de modernisation du réseau routier. Elle tient à souligner que la construction des autoroutes et la modernisation du reste du réseau national et des réseaux départemental, vicinal, rural et urbain doivent être menées de front.

II. — Etude et discussion du programme.

Nous avons exposé au cours du chapitre précédent le programme gouvernemental et nous avons souligné la continuité de vues qui, depuis 1935, a présidé à l'élaboration des programmes successifs. Nous avons aussi précisé les méthodes qui ont conduit à l'adoption du dernier programme du Gouvernement et nous avons montré comment on s'était efforcé de tenir compte des divers éléments qui peuvent influer, au cours des quinze prochaines années, sur la circulation.

Il ne s'ensuit pas nécessairement que ce programme ne puisse faire d'objet de critiques, voire de retouches. Les auteurs du programme eux-mêmes admettent que certaines modifications pourront être apportées aux programmes autoroutiers de première, deuxième et de troisième urgence. On pourra par exemple :

— retarder certaines autoroutes du programme de première urgence ;

— on pourra aussi hésiter sur certaines autoroutes du programme complémentaire (Bordeaux-Toulouse ; Dijon-Nancy, par exemple.) Cela va de soi.

Mais des programmes plus ambitieux ont été proposés, qui prévoient, outre la « trame autoroutière » du projet gouvernemental, les tronçons suivants :

— Le Mans-Rennes ;

— Poitiers-Bordeaux et Bordeaux-Bayonne (de façon à avoir une autoroute continue de Paris à Hendaye) ;

— Narbonne-le Perthus,

et des liaisons autoroutières ouest-est :

— de Calais à Metz ;

— de Paris à Strasbourg ;

— de la Rochelle à Bâle,

tous secteurs sur lesquels le programme gouvernemental n'admet que des liaisons routières de premier et de deuxième ordre.

Le réseau ainsi complété atteindrait 5.000 km et sa construction devrait être achevée en quinze ans.

L'autoroute transversale Est-Ouest.

La question d'une grande transversale Est-Ouest a particulièrement préoccupé votre section. On n'a pas manqué de faire observer que le réseau autoroutier, tel qu'il était conçu par le Gouvernement, rayonnerait autour de Paris (Paris-Lille-Belgique ; Paris-Normandie ; Paris-le Mans ; Paris-Poitiers ; Paris-Marseille et Nice) et qu'on s'apprêtait à renouveler ainsi « l'erreur centralisatrice » qui avait présidé à la construction du réseau ferroviaire. Cette politique routière risquerait ainsi d'aller à l'encontre de la politique décentralisatrice inaugurée et poursuivie depuis quelques années.

M. le ministre des travaux publics, au cours de son audition, par votre Section, a répondu à cette critique en faisant observer :

1° Que les autoroutes de première urgence, qui rayonnent autour de Paris, correspondent, en fait, aux itinéraires sur lesquels sont décomptés à l'heure actuelle les trafics les plus importants ;

2° Que le programme prévoit d'importantes réalisations dans l'Est et dans les Alpes ;

3° Qu'il prévoit aussi en deuxième urgence l'autoroute Bordeaux-Toulouse qui rejoindra au Nord de Marseille l'autoroute Paris-Méditerranée elle-même reliée à l'autoroute Estérel-Côte d'Azur ;

4° Que les routes dites de « premier ordre » permettront d'assurer des trafics très importants et que leur débit sera suffisant jusqu'en 1970 ou 1975, époque à laquelle il sera temps de penser, éventuellement, à construire des autoroutes sur certains de ces itinéraires ;

5° Que la liaison Suisse-Océan, vivement réclamée par certains, présentait d'un tronçon à l'autre des variations de trafic importantes qui ne justifiaient pas pour l'instant la construction d'une autoroute continue, et que; dans l'hypothèse d'une autoroute à péage, le rendement de certains tronçons serait « catastrophique ».

Le ministre a fait remarquer à ce propos qu'il est relativement rare que le trafic emprunte un itinéraire routier d'un bout à l'autre. Même sur la route Paris—Marseille, les comptages révèlent que les 9/10 du trafic total sont effectués par des véhicules qui parcourent 20, 100 ou 300 km.

Résumant sa pensée dans une formule saisissante, le ministre s'est prononcé « contre la conception magnifique d'une autoroute Odessa—Brest ».

Par contre, il s'est montré partisan de l'amélioration progressive de plusieurs axes Est-Ouest et Nord-Sud à travers le Massif Central, grâce à des routes de premier et de deuxième ordre selon l'importance de la circulation sur les différents secteurs.

La section des transports, dans sa majorité, a estimé que les vues du ministre étaient pertinentes et que, dans l'ordre d'ugence, la transversale Suisse-Océan pouvait être différée. D'aucuns ont pourtant fait remarquer que les comptages actuels ne permettaient pas de savoir quel serait le débit réel d'une autoroute Genève-Océan, si on la construisait. Sans aller jusqu'à prétendre, comme on l'a fait à tort quelquefois, que l'organe crée la fonction ou que « la route crée le trafic » ils ont estimé que cette autoroute transversale pourrait drainer une partie du trafic à travers le Massif Central et que le « trafic induit » développé par les autoroutes pourrait avoir dans ce cas une notable importance.

Ces arguments ne sont pas à sous-estimer, et il est prévisible qu'ils finiront par s'imposer. S'il peut paraître prématuré d'envisager une autoroute Est-Ouest, il est du moins indispensable dans l'immédiat d'équiper suivant les normes des liaisons de 1er et de 2e ordre un ou plusieurs itinéraires transversaux.

Le projet de M. Rousseau.

Des critiques plus véhémentes, portant sur la conception d'ensemble, ont été adressées au programme gouvernemental, notamment dans un article de M. Jean-Louis Rousseau (1). Cet article vaut qu'on s'y arrête. Dans la présentation de l'article, la rédaction de *Transmondia* dénonce « les groupes de pression de l'automobile » qui « ne cessent point d'affirmer que la mise en œuvre d'un très grand programme de constructions d'autoroutes est la condition *sine qua non* de survie de l'industrie automobile ». Après avoir donné son accord « aux autoroutes de dégagement », *Transmondia* émet des réserves à l'égard des autoroutes de liaison. Il faut d'abord utiliser au mieux le remarquable réseau routier que nous possédons. Il ne pourrait être admis que l'exemple de l'étranger soit constamment mis en avant puisque l'étranger ne possède pas un réseau routier de la qualité et de la capillarité du nôtre.

Quant à l'auteur de l'article, il commence par accuser « d'étroitesse de vues » les auteurs « des projets d'autoroutes récemment élaborées ». « Il semblerait, écrit-il, que l'on se soit contenté de mesurer l'intensité de la circulation sur nos routes nationales actuelles pour pouvoir ensuite décréter que telle ou telle route, vu l'importance de son trafic, est arrivée au point de saturation et devrait donc être doublée par une autoroute ».

« Erreur fondamentale » (2), selon M. Rousseau, pour plusieurs raisons :

1° Nos routes nationales ont été conçues à une époque de forte centralisation, alors qu'à l'heure actuelle « la France doit préparer son intégration à l'ensemble européen ». Nos futures autoroutes devront suivre les grands axes de trafic international plutôt que prendre le relais de nos routes actuelles ;

2° Il faut préparer la décentralisation en assurant la desserte des grands centres régionaux en voie d'expansion ;

3° Nos routes nationales ont fait l'objet d'améliorations importantes. Les doubler d'une autoroute, c'est les ravaler au rang de routes secondaires, ce qui revient à perdre en grande partie les investissements dont elles ont fait l'objet ;

4° Les pays européens actuellement dotés d'un réseau d'autoroutes plus important que le nôtre « n'avaient pas de routes dignes de ce nom ». Au contraire, notre réseau routier a été l'un des premiers du monde. A l'heure actuelle, il ne répond plus aux besoins de la circulation, mais la construction d'une autoroute constituerait dans bien des cas « un véritable et scandaleux gaspillage ». Il serait moins coûteux d'améliorer « de façon judicieuse » les routes actuelles pour en augmenter le débit.

En vertu de quoi, M. Rousseau propose un programme d'autoroute dont on trouvera l'exposé en annexe.

L'article de M. Rousseau n'aurait pas mérité de si longs développements, si certaines de ses idées ne reposaient sur la poli-

(1) Jean-Louis Rousseau. — Des autoroutes, mais lesquelles? (*Transmondia*, juillet 1960).

(2) Nous avons déjà montré par anticipation, au cours du chapitre précédent que l'assertion de M. Rousseau était elle-même inexacte ou erronée.

tique actuelle de décentralisation et ne rejoignaient les critiques exprimées par Proudhon à l'égard des chemins de fer « réseau monarchique et centralisateur..., tendant à subalterniser (sic) les départements à la capitale ».

Aussi ne faut-il retenir de ce programme que son souci de ne pas commettre, à propos du réseau d'autoroutes, l'erreur d'une centralisation outrancière.

La circulation à l'intérieur des grands centres.

Une caractéristique commune à tous les programmes que nous avons étudiés est qu'ils laissent tous pendantes l'angoissante question de la circulation à l'intérieur des grands centres. Sans doute, est-ce pour des raisons d'ordre administratif que ce problème n'est pas abordé. Il faut ici l'accord de l'Etat et de la municipalité. Il n'est pas toujours facile à obtenir et l'on sait que le projet d'aboutissement de l'autoroute Sud à la place Denfert-Rochereau est en sommeil. Toutefois, les travaux effectués au point de raccordement de l'autoroute Sud et du boulevard périphérique ont ménagé la possibilité de prolonger ultérieurement l'autoroute jusqu'à Denfert. Par ailleurs, il existe déjà en France des autoroutes urbaines : celle de Lyon, et à Paris, le premier tronçon du boulevard périphérique, et, si l'on veut, l'aménagement des berges de la Seine. Si le boulevard périphérique, dans son état actuel, ne sert guère, pour l'instant qu'à accéder à l'autoroute Sud ou à en sortir, il prendra toute son importance lorsqu'il déroulera son anneau tout autour de Paris. Quant aux projets de grandes percées à travers Paris, il est inutile de souligner toutes les difficultés qu'ils soulèvent. Les grandes cités françaises et européennes ne sont pas comparables aux villes américaines qui peuvent souvent être traversées de part en part sans que l'aspect de la ville en souffre. Les villes anciennes ont à respecter leur passé, leur histoire. Néanmoins, on a pu construire à travers Bruxelles une véritable autoroute, sans détruire la place de l'Hôtel-de-Ville. Il n'y a donc pas dans ce domaine de question de principe à débattre. Tout est affaire de cas particuliers. Pourtant on peut se demander, avant toute étude sérieuse, si la construction d'un ou deux axes autoroutiers à travers Paris, en admettant qu'elle soit possible, amélioirerait la circulation. La congestion y est telle, aux heures de pointe, qu'il est permis de penser, avec M. Sauvy, que toute facilité nouvelle de circulation sera quasi automatiquement annulée par un nouveau flot de voitures, celles dont leurs propriétaires ont renoncé à se servir dans Paris, étant donné les difficultés de circulation et de stationnement. Le problème n'est donc pas aisé à résoudre. Néanmoins, il paraît indispensable, afin de faciliter les communications entre la ville et les autoroutes de dégagement d'aménager une rocade intérieure qui pourrait suivre le tracé des boulevards construits sur l'enceinte des « Fermiers généraux » (1) et qui serait reliée par des voies à circulation rapide au boulevard périphérique. En outre, des parcs de stationnement devraient être aménagés aux abords de la capitale.

Mais on est autorisé à penser que des mesures réglementaires de plus en plus sévères devront être prises, quelles que soient les améliorations qui puissent être apportées à la voirie urbaine des grands centres. L'une des plus efficaces serait sans doute l'étalement des heures de pointe par l'aménagement des heures de début et de fin du travail.

Si le contournement des grands centres ne suffit pas à résoudre le problème de la circulation interne, du moins la décharge-t-il d'une partie du trafic de transit. Il est certain que ce sera l'un des avantages du boulevard périphérique. Mais on peut se demander s'il est indispensable d'amener jusqu'aux abords de la capitale un trafic qui ne lui est pas destiné. Le temps viendra où ces abords seront eux-mêmes encombrés par un trafic, dont une partie n'intéressera pas la capitale. Peut-être serait-il alors intéressant de créer une grande ceinture autoroutière autour et à quelque distance de Paris. On peut en effet remarquer que si le développement de Paris s'est effectué selon une série de radiales convergeant vers Notre-Dame, il a été marqué, au cours des siècles, par la construction d'un certain nombre de rocades concentriques dont la première est constituée par les grands boulevards sur la rive droite et le boulevard Saint-Germain sur la rive gauche, la seconde par les boulevards édifiés sur l'enceinte des Fermiers généraux, la troisième par les boulevards extérieurs dits des « Maréchaux » (édifiés en bordure des anciennes fortifications) et dont la quatrième sera le boulevard périphérique.

(1) Cette enceinte suivait la ligne de ce qu'on appelait, il y a encore quelques années, les « boulevards extérieurs ». Plusieurs pavillons d'entrée de cette enceinte subsistent encore, notamment ceux de la « barrière d'Enfer » (place Denfert-Rochereau) et du Trône (place de la Nation).

Au-delà du boulevard périphérique, il n'y a plus, à l'exception de la nationale 186 qui réunit Versailles à Saint-Maur, aucune voie de rocade à travers la grande banlieue.

Or, malgré la politique de décentralisation, il faut s'attendre à ce que le développement de l'activité de cette banlieue continue de s'accroître encore à un rythme peut-être accéléré.

Il ne faut donc pas attendre pour créer une nouvelle voie à grand débit que les terrains encore disponibles soient construits et qu'on soit ainsi conduit à des expropriations si onéreuses qu'elles ruineraient le projet. Dès maintenant, pourrait être étudié ce projet de grande rocade, conçu sous forme d'autoroute, qui pourrait être située à une dizaine de kilomètres des portes de la capitale.

Cette autoroute permettrait de réunir rapidement des centres vitaux extrêmement importants pour le développement de l'activité parisienne, comme les aéroports d'Orly, du Bourget et de Villacoublay, les ports de Gennevilliers et de Bonneuil, le futur marché-gare de Rungis, le centre de transport rail-route de Pompadour, l'actuel centre routier du Bourget et le futur centre routier de Rungis et nombre de grandes entreprises industrielles.

En outre, de Versailles, à proximité de laquelle pourrait passer l'autoroute, des communications faciles, permettant d'éviter la traversée de la capitale, seraient offertes au trafic vers le Nord et l'Est.

Cette autoroute de rocade aurait environ 90 km de long. Elle pourrait comporter une vingtaine de points d'échange au croisement des routes nationales et des autoroutes actuelles ou futures.

Sa création permettrait à la fois de faciliter la circulation dans une zone où elle est loin d'être aisée et d'alléger dans une certaine mesure le trafic intérieur de la capitale.

C'est de la capitale que rayonnent, dans le projet du Gouvernement, les principaux axes routiers. Il est remarquable que les autoroutes en direction du Sud-Ouest et de la Bretagne s'arrêteront l'un à Poitiers, l'autre au Mans. Et il faut convenir que la circulation actuelle au-delà de ces « terminus » n'est pas telle qu'on puisse envisager pour le moment la prolongation de ces autoroutes d'une part vers Bordeaux et Bayonne, d'autre part vers Rennes, Saint-Brieuc et Brest. Il semble toutefois que si le développement du Sud-Ouest et de la Bretagne s'affirme, au cours des prochaines années, comme il est permis de l'espérer, le programme gouvernemental pourrait être infléchi. Dès que l'industrialisation amorcée y aura pris une extension suffisante, le trafic serait en droit de compter sur un appoint touristique saisonnier qui ne serait pas négligeable. L'un de ces axes serait emprunté par le courant Nord-Sud en direction de la côte basque, des Pyrénées, de l'Espagne, du Portgal et du Maroc, l'autre qui mettrait Paris à cinq heures des plages bretonnes pourrait susciter un tourisme de week-end susceptible d'atteindre une certaine ampleur.

III. — La rentabilité des autoroutes.

Nous traiterons uniquement dans ce chapitre de la rentabilité « économique » des autoroutes, c'est-à-dire de leur « utilité économique pour la nation », et non de leur rentabilité « financière », qui peut être étudiée dans le cadre de l'institution d'un péage.

La doctrine du ministère des travaux publics et des transports en la matière a été exposée dans un fascicule intitulé « Critères de rentabilité des travaux routiers (1954) ». La méthode consiste à comparer les dépenses de construction, qui sont assez facilement connues, et les économies procurées dans l'avenir par l'ouvrage, qui sont malaisées à apprécier.

Les gains à attendre de la construction d'une autoroute peuvent être classés sous trois rubriques :

— gains matériels ;
— gains de temps ;
— gains de sécurité.

Gains matériels.

Les caractéristiques de l'autoroute (amélioration du profil en long et du revêtement, réduction des ralentissements) et, parfois, le raccourcissement du parcours, procurent à l'usager les économies de carburants, lubrifiants, pneumatiques, etc. que l'on peut essayer de chiffrer. La commission des comptes des transports de la nation a estimé à 1,70 F par véhicule/km, les économies à attendre de la construction de l'autoroute Paris-Marseille (1).

(1) Dans ce calcul, la commission a retenu pour les carburants un prix fictif, tel qu'il serait si les carburants étaient soumis au régime fiscal général. C'est en effet le prix qui traduit le coût réel pour la collectivité des dépenses de carburants.

Gains de temps.

Les mêmes caractéristiques et la réduction des encombrements qui en résulte, permettent une vitesse moyenne plus élevée que sur une route ordinaire, d'où gain de temps sur le parcours.

Il est relativement aisé de chiffrer l'économie ainsi réalisée par les véhicules utilitaires. En tenant compte des salaires et des charges sociales du personnel et de la meilleure rotation du véhicule on a estimé cette économie à environ 1.000 F l'heure.

Il est plus malaisé d'estimer le gain de temps afférent aux voitures particulières. La valeur du gain varie avec l'utilisation et l'utilisateur du véhicule. Il a toutefois paru possible de comptabiliser les gains en procédant avec prudence. Aussi les congrès internationaux ont-ils adopté la règle suivante :

Le temps gagné sera évalué au salaire du manœuvre, majoré de 15 p. 100 (en comptant en moyenne un voyageur et demi par voiture de tourisme et quinze voyageurs par autocar).

Dans ses calculs, la commission des comptes des transports de la nation n'a pas tenu compte de cette règle. Elle a estimé que cette économie n'étant pas prise en compte dans les calculs sur les investissements du téléphone ou du logement, elle ne pouvait adopter une procédure particulière pour les autoroutes. Elle a précisé toutefois que cette position était provisoire et pourrait faire l'objet de modifications ultérieures. En estimant à 2 F l'économie par véhicule/km de type utilitaire, elle a fixé à 0,30 F le gain moyen par véhicule/km (la prise en compte de l'économie de temps des voyageurs aurait porté ce gain à 0,60 F) (1).

Gains de sécurité.

Nous avons vu que l'autoroute diminuait des deux tiers environ (2), par rapport à une route ordinaire, le nombre des accidents. Les gains ainsi réalisés portent à la fois sur le matériel et sur les vies humaines. Les dégâts matériels sont faciles à estimer. Il est plus délicat d'estimer les pertes humaines qui sont inestimables sur le plan sentimental. Les tribunaux apprécient également la perte de revenus entraînée soit par un certain pourcentage d'invalidité par suite de blessure, soit pour les ayants droit, par suite de décès. Mais ils n'apprécient pas la valeur de la perte économique pour la nation. Celle-ci peut être mesurée par la diminution de production qui résulte soit de pertes humaines, soit d'invalidités permanentes. Elle atteint plusieurs centaines de milliards par an.

La commission des comptes des transports de la nation a adopté dans ses calculs les chiffres de 2.500 NF pour un blessé et de 30.000 NF pour un tué, c'est-à-dire notablement plus que la moyenne des indemnités allouées par les tribunaux en 1956.

Elle a alors estimé que la création d'une autoroute permettait de réduire d'environ 60 p. 100 la perte moyenne, qui est d'environ 2,5 nouveaux centimes par véhicule/kilomètre, d'où un gain de 1,5 nouveau centime.

Au total, d'après les calculs de la Commission, pour un véhicule type empruntant l'autoroute, le gain serait de 3,5 nouveaux centimes par kilomètre.

Les économies à attendre de la construction d'une autoroute pouvant être ainsi appréciées, il est possible d'établir pour chaque projet routier un bilan des dépenses et des recettes escomptées. Mais les avantages futurs ne sauraient être comparés à la dépense, s'ils n'étaient d'abord « actualisés » par rapport à l'année de mise en service. D'où la recherche et la fixation d'un taux d'actualisation qui peut être défini comme la mesure de l'intérêt d'un avantage futur. Le taux avait été primitivement fixé par la direction des routes à 5 p. 100, c'est-à-dire au taux moyen des emprunts émis sur le marché, déduction faite de la partie du taux d'intérêt couvrant le risque de dévaluation de la monnaie. Toutefois, la référence au taux d'intérêt paraissant trop limitée, la direction des routes et de la circulation routière, estimant que le taux d'actualisation devrait plutôt correspondre à un équilibre général des ressources et des besoins en matière de financement, quel que soit le mode de financement, a sollicité, au cours d'un « colloque », le concours de spécialistes d'Electricité de France, des Charbonnages de France, de la Société nationale des chemins de fer français, du plan, etc. A la suite de ces contacts a été adopté le taux d'actualisation de 8 p. 100, déjà adopté par plusieurs secteurs de l'économie (notamment Electricité de France) et recommandé par le « plan ».

Les calculs effectués grâce au taux d'actualisation permettent essentiellement :

— soit de comparer entre eux deux solutions d'un problème de coût différent. Les calculs pourront alors montrer que la solution la moins chère dans l'immédiat n'est pas toujours la meilleure ;

— soit de calculer la date optimum de construction et de mise en service d'un ouvrage nouveau et en vertu de ces renseignements de déterminer un ordre d'urgence entre deux ou plusieurs projets.

Au cours de la conférence déjà citée, M. Roger Coquand a vivement insisté sur le fait que l'actuel programme routier avait été établi « d'une façon rationnelle et calculée, comme dans les autres secteurs de l'économie ».

« En définitive », dit M. Coquand, « et sous réserve des imprécisions inhérentes à certaines formes d'évaluation, nous disposons d'une doctrine économique de base qui peut permettre de déterminer par le calcul les éléments d'un programme d'équipement énergétique. Nous savons à quel niveau de circulation, en excluant les pointes exceptionnelles, les caractéristiques des routes doivent être considérées comme trop faibles ; nous savons par conséquent quels sont les niveaux qui justifient leur transformation ; nous savons calculer la meilleure solution pour obtenir cette transformation ; nous savons aussi chiffrer les exigences de la sécurité. Il est donc possible de justifier un programme routier sans laisser aucune part à l'arbitraire ou à l'appréciation subjective ».

On essaiera donc de schématiser ici théoriquement les différentes phases par lesquelles passe l'élaboration d'un programme routier.

A l'origine, il y a les statistiques de circulation, reposant sur différents systèmes de comptage. Elles permettent de connaître l'importance de la circulation au moment du comptage et grâce aux comptages antérieurs, le rythme d'évolution de la circulation dans le passé. Elles renseignent sur le débit et la capacité des routes. Elles autorisent aussi une certaine extrapolation vers l'avenir.

Mais cette extrapolation n'est pas de nature à donner une certitude suffisante. Il faut donc essayer de prévoir dans une deuxième phase quel sera le rythme de la circulation dans les années futures, pour une période donnée, ou quelle sera — à la limite — la circulation maximum prévisible.

On y parvient, comme nous l'avons vu, par un certain nombre de méthodes qui se recoupent et permettent une prévision présentant une probabilité suffisante.

Au terme de ces deux premières phases, on est donc à même de préciser la contexture du réseau futur, en fonction de la circulation à une date donnée, disons par exemple à l'issue d'une période de quinze ans à partir de l'élaboration du programme. On saura quelles sont les routes dont les caractéristiques sont insuffisantes pour la circulation prévisible et les améliorations qu'il convient de leur apporter.

Les deux phases suivantes permettent de calculer les avantages à attendre des améliorations prévues et les solutions les meilleures du point de vue économique :

— on fera d'abord le bilan des avantages (gains de matériel, de temps, de sécurité) ;

— On fera le bilan « actualisé » des dépenses et des gains ;

— Et l'on se déterminera en toute sécurité.

C'est là le schéma idéal. Nous savons bien — et M. Coquand tout le premier — puisqu'il fait la part « des imprécisions inhérentes à certaines formes d'évolution », qu'il peut y avoir une marge d'erreur dans les prévisions, que l'évaluation des gains procurés par une autoroute ne peut pas être aussi précise qu'on le souhaiterait, que les pourcentages de diminution des accidents sur une autoroute peuvent être discutés ou infirmés dans l'avenir par de nouvelles statistiques si l'augmentation de la circulation parvient à saturer l'autoroute. Prenons un exemple précis : le calcul du gain de temps sur une autoroute n'est valable que si la circulation sur l'autoroute permet une vitesse moyenne supérieure à celle que permettrait une route ordinaire. Il n'est plus exact pour les heures de pointe, aux retours de week-end du dimanche soir sur l'autoroute de l'Ouest où les voitures marchent souvent à 30 ou 20 km à l'heure, quand elles ne sont pas obligées de marquer de nombreux arrêts. L'embarras serait sans doute plus grand si l'autoroute n'existait pas, mais on peut estimer que la circulation sur une autoroute peut, lorsqu'il y a saturation, souffrir des mêmes difficultés que sur une route ordinaire.

Toutefois, même si des prévisions ou des calculs de cet ordre sont entachés d'un pourcentage d'erreur, on peut admettre qu'ils ont une précision suffisante. Il est permis au contraire, de se

(1) Anciens francs.
(2) Certains membres de la section ont contesté cette affirmation qui repose sur les statistiques actuellement connues.

demander ce qu'il faut penser du choix du taux d'actualisation. De la valeur de ce taux dépendent les décisions sur la préférence à accorder à un projet plutôt qu'à un autre, ou la date d'exécution d'un projet.

Il est apparu à votre section que les résultats des calculs pouvaient être différents selon la valeur adoptée pour le taux d'actualisation. Elle a donc cherché à préciser les conditions dans lesquelles ce taux était choisi, mais les réponses qui lui ont été faites aussi bien par M. Coquand que par M. Lauré lui ont laissé l'impression qu'il subsiste dans la fixation du taux d'actualisation une part non pas d'arbitraire, mais d'incertitude et qu'il serait souhaitable d'arriver dans l'avenir à une détermination plus rationnelle de ce taux.

Il ne sera pas inutile de rappeler à ce propos les paroles de M. Lauré devant la section :

« Nous avons fixé le taux d'actualisation à 8 p. 100 dans nos calculs. En fait, personne n'est capable de dire actuellement ce qu'il devrait être exactement, car cela supposerait qu'on développe l'étude rationnelle des investissements dans tous les secteurs de l'économie, qu'on puisse demander à chacun des secteurs d'indiquer les investissements dont il aurait besoin dans l'hypothèse où le taux d'actualisation serait de 4 p. 100, 8 p. 100, etc., que l'on confronte ces demandes avec le volume global d'investissements disponibles.

« En fait, on est très loin de cette approche et même dans le cadre du 4e plan l'étude rationnelle des investissements ne pourra être généralisée à l'ensemble des secteurs, mais seulement à ceux qui paraissent les plus avancés dans ce domaine. Il s'agit-là d'une œuvre progressive qui ne pourra se faire qu'au fur et à mesure que les cadres des entreprises ou de l'administration accèderont à la pensée économique.

« Si, en définitive nous avons pris 8 p. 100, c'est parce que l'Electricité de France avait donné l'exemple de l'étude rationnelle des investissements en prenant elle-même 8 p. 100. Cette décision était basée sur le fait que ce taux correspondait grosso modo au taux de rentabilité marginale des investissements les moins productifs ».

Si nous nous sommes ainsi attardés sur le taux d'actualisation, ce n'est pas pour mettre en doute la valeur de la méthode, mais pour montrer que la valeur du taux d'actualisation pourra être déterminée dans l'avenir avec plus de précision. Telle qu'elle est à l'heure actuelle, la méthode utilisée apparaît néanmoins comme extrêmement précieuse, voire irremplaçable, puisque même si certaines notions restent imprécises, elle s'inspire uniquement de calculs économiques.

Il reste que, même une fois en possession de toutes les données économiques souhaitables, les décisions ne peuvent s'ensuivre quasi automatiquement. Certes, les temps sont désormais révolus où les grands travaux routiers n'étaient envisagés que comme un moyen de réduire le chômage et où on les stoppait dès que la demande d'emploi redevenait normale. Mais, sans parler des facteurs politiques ou sociaux dont les pouvoirs publics tiennent nécessairement compte, tout investissement, dans le secteur public comme dans le secteur privé, comporte une part de « pari ». L'essentiel est de parier pour le raisonnable. Et c'est bien à quoi tend la méthode que nous avons exposée.

C'est donc avec une conscience tranquille que peut être abordé le problème qui, longtemps a paru le plus difficile à résoudre : celui du financement. Mais avant d'aborder ce dernier problème, il convient de connaître — même si nous ne doutons pas de sa rentabilité économique — le prix de l'autoroute, et de le comparer à celui de la route ordinaire, et de la « route express » que d'aucuns ont proposé de lui substituer, au moins partiellement.

Coût de l'autoroute.

Nous avons vu que le coût de construction des 1.788 km d'autoroutes correspondait à une dépense d'environ 460 milliards soit en moyenne 257 millions le kilomètre. Cette moyenne n'est pas très significative en elle-même. Le coût d'une autoroute est très variable selon la région traversée. Relativement faible en rase campagne et en terrain ordinaire, il est très élevé aux abords des grands centres où le terrain est cher et où il est nécessaire de construire de nombreux ouvrages d'art.

C'est ainsi que l'autoroute Sud de Paris à coûté 19 milliards pour 41 km, soit près de 457 millions le kilomètre et que le tronçon de 4 km du Boulevard périphérique actuellement ouvert à la circulation est revenu à près de 2 milliards le kilomètre (1).

(1) Les études préparatoires du projet d'autoroute du Nord de Paris prévoyaient au moment de leur élaboration une dépense d'environ 9 milliards pour une longueur de 39 km, soit 230 millions au kilomètre. Il y a toutes chances pour que ces prévisions soient revisées en hausse.

Exactement 9,1 milliards pour 5,200 km, c'est-à-dire pour l'ensemble comprenant :

1° La partie actuellement en service, de la porte d'Italie à la porte de Châtillon ;

2° La partie restant à construire de la porte de Châtillon à la porte de la Plaine.

Le coût élevé des ouvrages d'art est attesté par les chiffres suivants :

Pour l'autoroute du Sud, le prix du kilomètre de « tronc commun » qui comporte notamment les travaux de raccordement au Boulevard périphérique et le viaduc de franchissement de la vallée de la Bièvre, s'élève à 668 millions. Il n'est plus que de 271 millions pour la branche vers la nationale 20 et de 316 pour la branche vers la nationale 7.

Pour le boulevard périphérique, le coût des ouvrages d'art (passages souterrains, ponts, murs de soutènement) s'élève à 5,7 milliards sur un total de 9,1 milliards, soit près des deux-tiers du coût global.

Ces chiffres montrent bien que le coût moyen d'un kilomètre d'autoroute est une notion à la fois vague et dangereuse, puisque le coût réel du kilomètre peut varier, selon la région traversée de 180 millions à près de 2 milliards.

La section des transports et du tourisme a demandé à M. Coquand quel était le prix moyen d'un kilomètre :

— d'autoroute de dégagement ;

— d'autoroute de liaison ;

— de « route express » ;

— de route nationale ordinaire.

M. Coquand a répondu :

« Il n'y a guère que le kilomètre d'autoroute de liaison pour lequel on puisse donner des prix à peu près exacts parce que cela résulte d'études assez longues et de statistiques moyennes ; c'est de l'ordre de 2 millions à 2,5 millions de nouveaux francs le kilomètre. Pour l'autoroute de dégagement, il n'y a pas de prix ; il résulte essentiellement de la majoration du prix des terrains et du prix des ouvrages d'art indispensables en zone suburbaine ».

Quant au prix du kilomètre de « route express », M. Coquand s'est déclaré, en l'absence de toute définition précise, dans l'impossibilité de l'estimer. Il a pourtant indiqué qu'une route moderne, à quatre voies, coûterait, s'il s'agissait d'une construction neuve, c'est-à-dire « a nihilo », environ 20 à 25 p. 100 de moins qu'une autoroute. Cette conception d'une route nouvelle à quatre voies lui paraît être le « maximum de l'erreur », une « faute impardonnable ». Par contre, il peut être intéressant d'élargir des routes existantes et de les porter de 9 à 14 mètres « lorsque le terrain s'y prête, lorsqu'il n'y a pas d'acquisition trop coûteuse, lorsque le profil n'est pas trop catastrophique ». Dans ce cas, la dépense peut être « de l'ordre du quart ou du cinquième de l'autoroute pour une chaussée à quatre voies, du sixième ou du septième pour une chaussée à trois voies ». Ce sont des solutions qui ont été retenues pour le réseau du premier ordre. Mais l'autoroute devient indispensable dès que la circulation franchit un certain seuil.

Toutefois, étant donné le prix élevé de la construction d'une autoroute, il paraît opportun de discuter à fond la thèse de MM. Gravier et Rousseau sur les routes express.

Selon M. Gravier, les économies à attendre de l'allégement qu'il propose pour la « trame autoroutière » (1) seraient de l'ordre de 1.400.000 NF par kilomètre, soit 840 millions de nouveaux francs pour le seul programme de première urgence. Ces économies permettraient de porter de trois à quatre voies environ 2.100 km de « liaisons », soit 6.500 km, le coût d'un tel aménagement n'atteindrait pas 3 milliards de nouveaux francs, soit un investissement équivalent aux sommes récupérées grâce aux allégements proposés pour l'ensemble de la « trame autoroutière ».

On peut répondre à cette thèse, séduisante il faut bien le dire, qu'elle repose tout entière sur une sorte de postulat, à savoir qu'une « route express » à quatre voies peut rendre les mêmes services, c'est-à-dire supporter la même circulation qu'une autoroute à deux chaussées de deux voies chacune. Cela n'est vrai qu'en théorie. On ne peut nier que la « capacité théorique » d'une route à quatre voies, en rase campagne, avec une visibilité parfaite, et en l'absence de carrefours, est sensiblement la même que celle d'une autoroute de même largeur.

(1) Cf. *supra*, 1re partie, II.

Mais en pratique :

a) Ces conditions idéales ne peuvent jamais être réunies à partir du réseau existant, d'où la nécessité de déviations autour des agglomérations et des points singuliers du réseau ;

b) Il suffit de quelques carrefours pour réduire considérablement la capacité ;

c) Le problème des carrefours ne se pose pas uniquement pour la route principale, mais aussi et surtout pour la traversée du trafic en provenance des routes secondaires. A 20.000 véhicules par jour en moyenne, il devient impossible à un véhicule venant d'une voie adjacente de traverser la voie principale.

La « route express » à quatre voies ne saurait avoir, pour les raisons ci-dessus exposées, la même capacité que l'autoroute. Or sur les principales liaisons routières qui font l'objet du programme autoroutier, les dernières prévisions de trafic que les comptages de 1960 permettent de faire conduisent à penser que les futures autoroutes, celles qu'on va construire à partir de 1961, devront être conçues de façon à pouvoir être portées de quatre à six voies (deux chaussées de trois voies), dans un avenir qui pourrait être assez rapproché.

Il n'est pas douteux que la desserte des propriétés riveraines, l'existence de carrefours, l'absence de terre-plein central rendent les routes à quatre voies beaucoup moins sûres que les autoroutes. Remplacer 2.000 km d'autoroutes supportant un trafic moyen de 10.000 véhicules par jour par des routes à quatre voies reviendrait à accepter chaque année 6.500 accidents corporels de plus (soit environ 300 morts et 8.000 blessés) (1).

Quant au coût de la « route express », il est fonction des caractéristiques qu'on lui donne. Si l'on accepte les caractéristiques proposées par M. Rousseau, et déjà exposées (2), il n'est pas sûr que son coût soit moins élevé que le coût d'une autoroute. Même avec les caractéristiques moins ambitieuses dont se satisfait M. Gravier, il n'est pas aisé, nous l'avons vu, de fixer l'importance des économies escomptées. D'autre part, il est à peu près évident que, dans la meilleure des hypothèses, on risque de n'obtenir, pour une dépense certainement inférieure mais peut-être pas de beaucoup, une mauvaise copie d'autoroute, qui sera loin de rendre les mêmes services et qui risquera de devenir rapidement insuffisante.

On peut enfin faire remarquer que les économies escomptées par M. Gravier portent sur 2.000 km d'autoroute dont la plus grande partie figure aux programmes de deuxième et de troisième urgence qui ne sauraient être engagés avant 1975, c'est-à-dire qui sont encore loin d'être financés.

Il ne résulte pas de ce qui précède que la route à quatre voies doive être purement et simplement rejetée. Il est au contraire très souhaitable que la formule soit retenue pour les liaisons du premier ordre où elle sera nécessaire. Elle ne saurait être considérée comme une formule valable de remplacement de l'autoroute, même pour les programmes de deuxième et troisième urgence dont l'exécution ne commencera vraisemblablement pas avant 1975.

Quant au coût de l'autoroute, il est en effet élevé si on le compare à celui d'une route nationale ordinaire. Mais le coût de cette route que nous appelons aujourd'hui « ordinaire » est lui-même beaucoup plus élevé que celui de la route du début du siècle. Qui songerait pourtant à revenir aux nuages de poussière et aux nids de poule ? La comparaison des coûts ne peut se faire que si le service rendu est le même. Nous avons vu que, même pour la « route express », ce n'était pas soutenable. Le coût de l'autoroute doit être accepté comme une inéluctable nécessité. Son financement exige des sommes importantes. Le chapitre suivant montre qu'il n'est pas impossible de les trouver.

***

IV. — Le financement des autoroutes (3).

Pas plus qu'un programme autoroutier ne peut être conçu isolément d'un programme routier, son financement ne saurait être séparé du financement de l'ensemble des travaux routiers. C'est donc l'ensemble des crédits routiers qui sera d'abord étudié dans ce chapitre, avant que soient abordés les aspects spécifiques du financement des autoroutes.

(1) Sur le parcours à quatre voies Longjumeau-Etampes (N° 20), cité en exemple par M. Gravier, le taux d'accidents atteint 140 pour 100 millions de véhicules/km, alors qu'il est de 30 sur les autoroutes modernes.

(2) Cf. En annexe le programme d'autoroutes de M. Rousseau.

(3) Il n'a été tenu compte dans ce chapitre que des crédits d'investissements routiers. Il faut pourtant au moins signaler que pendant la même période les crédits d'entretien ont été notoirement insuffisants.

Le financement du réseau routier.

Nous ne ferons porter cette étude que sur les années 1952 à 1961, c'est-à-dire depuis la création, par la loi du 30 décembre 1951, du Fonds spécial d'investissement routier qui devait, à compter du 1er janvier 1952, permettre le financement des plans d'amélioration « exclusifs de tous travaux d'entretien ou de réparations » ordinaires et de « tous travaux de reconstruction proprements dits ».

Les crédits nécessaires devaient provenir :

1° Pour le réseau national :

— *a*) d'une dotation budgétaire fixée annuellement par la loi de finances ;

— *b*) d'un prélèvement d'un cinquième sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers.

2° Pour le réseau départemental :

— d'un prélèvement de deux centièmes sur le produit des mêmes droits.

Pratiquement la base de calcul de la dotation fut le « point correspondant à la valeur du centième du produit de ces droits ». Au total, vingt-deux centièmes pour les réseaux national et départemental.

Mais les principes ainsi fixés ont subi de nombreuses modifications.

1. La date d'application a été reportée du 1er janvier au 1er mai 1952.

2. Le bénéfice des crédits a été étendu au réseau vicinal (3 janvier 1952), au réseau urbain et rural (3 avril 1955) et à la réparation des ponts détruits par faits de guerre (3 avril 1955). En outre, une réserve de 5 p. 100 des crédits de la tranche vicinale a été affectées aux calamités publiques (arrêté du 15 février 1954).

3. Le taux du prélèvement ainsi prévu a varié d'une année à l'autre ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

ANNÉES	TAUX DU PRÉLÈVEMENT (En pourcentage.)					
	Tranche nationale.	Départementale.	Vicinale.	Rurale.	Urbaine.	Total.
1952......	10	»	»	»	»	»
1953......	10	2	2	»	»	14
1954......	10	2	2	»	»	14
1955......	13,5	2,5	2,5	0,5	1	20
1956......	13,5	2,5	2,5	1	1,5	21
1957......	14	2,5	3	1	1,5	22
1958......	14	2,5	3	1	1,5	22
1959......	14	2,5	3	1	1,5	22

4. La valeur du « point » a subi diverses fluctuations. D'abord, il continua a être calculé sur les droits existants au 1er janvier 1952 sans tenir compte des majorations intervenues ultérieurement.

Sur ces bases, sa valeur peut être ainsi établie :

1953..........	16,68 millions de nouveaux francs.
1954..........	18,06 —
1955..........	20,10 —
1956..........	21,40 —
1957..........	21,40 —
1958..........	23,70 —

En 1957, sa valeur maximum fut arbitrairement fixée à 20,50 millions de nouveaux francs, tranches vicinales et rurales exclues.

5. Divers blocages et limitations de crédits ont été décidés. En 1957 (décret du 5 août 1957), blocage de 45 millions de nouveaux francs de crédits sur la tranche nationale, 11,75 sur la tranche départementale, 6,50 sur la tranche vicinale, 6 sur la tranche rurale, 30,75 sur la tranche urbaine.

En 1958, le maximum des crédits accordés a été fixé à 272 millions de nouveaux francs, l'excédent du produit des taxes étant reversé au budget général.

Pour 1959, le décret n° 58-1396 du 31 décembre 1958 a supprimé tout crédit pour les réseaux départemental, vicinal, urbain et rural.

Le décret n° 58-1402 du 31 décembre 1958 a limité à 107,90 millions de nouveaux francs les autorisations de programmes et à 284 millions de nouveaux francs les crédits de paiement pour la tranche nationale.

Le décret n° 59-1440 du 19 mars 1959 a fixé pour la période 1958 à 1961 à un maximum de 1.25 milliard de nouveaux francs

les crédits à accorder aux cinq tranches du fonds routier, la tranche nationale devant bénéficier d'un maximum de 1 milliard de nouveaux francs.

6. Le F. S. I. R. a été temporairement supprimé par l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 supprimant les dépenses sur ressources affectées.

7. L'article 71 de la loi de finances pour l'exercice 1960 a rétabli le F. S. I. R. sous sa forme primitive, celle d'un compte spécial du Trésor, alimenté par un prélèvement sur la taxe intérieure sur les carburants.

Le taux du prélèvement a été ramené à 7,7 p. 100, mais il est calculé sur la base de la valeur de la taxe à cette date, soit 0,68 nouveau franc (pour l'essence) et non sur la valeur 1952, qui était de 0,318 nouveau franc. Sur cette nouvelle base de calcul, les crédits affectés au F. S. I. R. s'élevaient à 397 millions de nouveaux francs. Mais l'article 11 de la loi de finances amputait ces crédits d'un « prélèvement exceptionnel » de 112 millions de nouveaux francs, les ramenant ainsi à 285 millions de nouveaux francs.

En conséquence de ces diverses modifications, les autorisations de programme et crédits de paiement accordés au F. S. I. R. depuis 1952 se présentent comme suit :

ANNÉES	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En millions de nouveaux francs.)	
1952	200	91
1953	185	135,5
1954	250	178,5
1955	407,4	276,55
1956	335	284,66
1957	275	251,38
1958	90	255
1959	(1) 111	284
1960	257,6	285

(1) Y compris 4 millions de nouveaux francs attribués par décret de décembre 1959 (opération La Duchère).

On voit d'après ce tableau que les crédits de paiement ont augmenté de 1952 à 1956, passant de 91 millions de nouveaux francs à 284,66 millions de nouveaux francs pour redescendre en 1957 et 1958 aux environs de 250 millions de nouveaux francs et pour remonter en 1959 et 1960 aux environs de 285 millions de nouveaux francs, soit en moyenne pour une période de neuf ans 226,80 millions de nouveaux francs par an.

Mais les crédits de paiement ne traduisent pas le coup d'arrêt brutal imprimé au fonds routier en 1958, coup d'arrêt qui apparaît nettement dans les autorisations de programme. Alors que ces autorisations s'étaient élevées de 200 en 1952 à 407,40 millions de nouveaux francs en 1955, elles subissaient une diminution sensible en 1956 et 1957 pour être quasiment supprimées en 1958, où 90 millions de nouveaux francs seulement furent attribués aux opérations considérées comme inéluctables. L'année suivante les autorisations de programme n'atteignaient pas 110 millions de nouveaux francs. Ce n'est qu'en 1960 qu'elles remontaient à 250 millions de nouveaux francs. C'était, quoique insuffisant, un redressement certain. Mais un coup irrémédiable avait été porté en 1958 et 1959 à l'exécution du 2e plan quinquennal. Le plan, à la quatrième année de son déroulement n'était entrepris qu'à raison de 15 p. 100. Sur le programme de 2.000 kilomètres d'autoroutes pris en considération par la décision ministérielle du 10 décembre 1955, puis par la commission du plan de modernisation et d'équipement, un kilométrage infime avait été construit. Au milieu de l'année 1960, il y avait 173 kilomètres d'autoroutes en service, 66 étaient en construction. Depuis 1957, aucune réalisation nouvelle n'a pu être entreprise.

L'année 1960 a marqué un redressement non seulement sur le plan des crédits, mais encore, comme nous l'avons déjà vu dans un chapitre précédent, sur le plan des programmes.

Qui plus est, le budget 1961 apporte les premiers moyens d'entreprendre la réalisation du programme routier adopté par le Gouvernement. Les crédits inscrits au compte d'affectation spécial du F. S. I. R. s'élèvent à 43 milliards (430 millions de nouveaux francs) (1), en augmentation de 14,5 milliards (145 millions de nouveaux francs) sur ceux de 1960. Quant aux autorisations de programmes, elles s'élèvent pour 1961 à 900 millions de nouveaux francs et comportent des échelonnements de crédits de paiement sur 1961, 1962 et 1963 conformément au tableau suivant :

Mesures nouvelles.

CHAPITRES	AUTORISATIONS de programme accordées pour 1961 (mesures nouvelles).	CRÉDITS DE PAIEMENT 1961	1962	1963	1964 et années ultérieures.
	(En nouveaux francs.)				
Chapitre Ier. — Exécution du plan national d'amélioration du réseau routier :					
Art. Ier. — Exécution des plans quinquennaux du F. S. I. R. (tranche nationale)	725.000.000	213.000.000	261.600.000	250.200.000	»
Art. II. — Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :					
Routes nationales	25.000.000	7.900.000	13.000.000	4.300.000	»
Autres voiries	»	»	»	»	»
Totaux	750.000.000	220.900.000	274.600.000	254.500.000	»
Chapitre II. — Exécution du plan départemental d'amélioration du réseau routier	37.500.000	10.560.000	26.940.000	»	»
Chapitre III. — Exécution du plan d'amélioration de la voirie urbaine	65.000.000	11.630.000	32.900.000	20.470.000	»
Chapitre IV. — Exécution du plan d'amélioration de la voirie communale	47.500.000	12.630.000	34.870.000	»	»
Totaux généraux	900.000.000	255.720.000	369.310.000	274.970.000	»

L'année 1960 et le budget 1961 marquent donc l'avènement d'une nouvelle politique routière susceptible d'aboutir, si cet effort est poursuivi, à une véritable rénovation du réseau routier français. Mais il est essentiel d'ajouter que déjà bien des espoirs étaient nés — au moins pour les autoroutes — de la décision du 10 décembre 1955. On a déjà vu comment l'exécution de ce programme avait été stoppé, faute de crédits en 1958 et 1959.

On a déjà vu aussi que le programme autoroutier du Gouvernement pour ce qui concerne la « première urgence », à réaliser en quinze ans, ne diffère pas du programme 1955 qui devait, lui aussi, être réalisé en quinze ans. On peut bien dire, mis à part les 173 kilomètres d'autoroutes construits et les 66 en construction, qu'un retard de cinq ans a été pris sur le programme de 1955.

Il ne faudrait pas qu'un nouveau coup d'arrêt soit donné dans les années à venir et qu'un nouveau délai de cinq ans soit nécessaire pour construire 200 kilomètres d'autoroutes.

Les crédits inscrits au budget 1961, ni même leur reconduction pendant quinze ans ne suffisent à assurer le financement

(1) Les 430 millions de nouveaux francs se composent de : 1. Services votés : 172.280.000 NF ; 2. Mesures nouvelles : 257.720.000 NF.

du programme autoroutier de première urgence. En effet, le financement des 1.788 kilomètres du réseau de première urgence restant à construire en quinze ans correspond à une dépense de l'ordre de 4,60 milliards de nouveaux francs, dont 1,40 pour les autoroutes de dégagement et 3,20 pour les autoroutes de liaison. Si l'on suppose que la contribution du F. S. I. R. à la construction des autoroutes de liaison soit de 30 p. 100, celui-ci devrait financer en tout 2,30 milliards de nouveaux francs, les 2,30 autres milliards de nouveaux francs devant être financés par d'autres moyens. La dépense annuelle moyenne serait donc de l'ordre de 0,30 milliard de nouveaux francs, dont 0,15 en provenance du F. S. I. R.

Au cours de son audition par la section des transports et du tourisme, le ministre des travaux publics et des transports a indiqué que son souhait personnel serait de pouvoir disposer de ce qu'il a appelé « les trois 30 ». Il s'agit de trois masses de 30 milliards d'anciens francs destinées :

— la première, aux crédits d'entretien ;

— la deuxième, aux travaux sur routes déjà existantes ;

— la troisième, aux autoroutes.

Si l'on laisse de côté les travaux d'entretien, l'échéancier correspondant aux dépenses prévues pourrait être conforme au tableau suivant dressé par les services du ministère :

ANNÉES	DÉPENSE FONDS ROUTIER			EMPRUNTS	DÉPENSE GLOBALE		
	Autoroutes.	Réseau.	Total.	Autoroutes.	Autoroutes.	Réseau.	Total.
	(En millions de nouveaux francs.)						
1961......	150	200	350	150	300	200	500
1962......	150	200	350	150	300	200	500
1963......	150	250	400	150	300	250	550
1964......	150	250	400	150	300	250	550
1965......	150	300	450	150	300	300	600
1966......	150	300	450	150	300	300	600
1967......	150	300	450	150	300	300	600
1968......	150	300	450	150	300	300	600
1969......	150	350	500	150	300	350	650
1970......	150	350	500	150	300	350	650
1971......	150	350	500	150	300	350	650
1972......	150	350	500	150	300	350	650
1973......	150	350	500	150	300	350	650
1974......	150	350	500	150	300	350	650
1975......	150	350	500	150	300	350	650

C'est sur cette voie que s'engage le budget de 1961.

Comme on le voit, les projets du Gouvernement font entrer en ligne de compte pour moitié dans le financement des autoroutes les ressources procurées par l'emprunt. C'est dire qu'il envisage la construction d'autoroutes à « péage ».

Le problème du péage a donné lieu à d'interminables controverses et à quelques revirements spectaculaires. Le ministre des travaux publics et des transports a professé, à maintes reprises — lors de la discussion du budget de 1960, au cours de conférences de presse et lors de son audition par votre section — une doctrine assez souple, qu'il a illustrée d'une formule, inspirée d'un précédent fameux : « Je suis décidé à prendre l'argent d'où qu'il vienne ».

Encore faut-il savoir d'où il peut venir.

Tout le monde serait d'accord pour que le programme soit financé par voie budgétaire, si les crédits nécessaires pouvaient être inscrits au budget. Ce n'est que dans l'hypothèse, hélas ! vraisemblable, où ces crédits seraient insuffisants qu'il est envisagé de recourir à d'autres procédés de financement, et notamment aux emprunts, c'est-à-dire aux péages.

On ne peut pas dire que le péage jouisse auprès des usagers d'un préjugé favorable. Outre qu'il rappelle les souvenirs de l'ancien régime, il apparaît comme un nouvel impôt se surajoutant à la fiscalité déjà lourde qui frappe l'automobile. Certains ont estimé qu'en prévoyant un péage de 4 nouveaux centimes par kilomètre pour un véhicule léger et en supposant que l'ensemble du réseau de 3.500 kilomètres soit construit, le montant des péages perçus pourrait s'élever, compte tenu de la circulation à prévoir à cette époque, à 400 millions de nouveaux francs. Au terme de la réalisation des 2.000 kilomètres de la tranche de première urgence, la masse totale des péages pourrait être de 150 à 200 millions de nouveaux francs, ce qui, eu égard à la charge fiscale pesant sur l'automobiliste, représenterait, selon les adversaires déterminés du péage, une augmentation d'environ 3 p. 100.

On a de plus fait valoir à l'encontre du péage d'autres arguments qui peuvent être ainsi résumés :

— l'autoroute est conçue pour assurer un maximum de trafic. Paradoxalement le péage ne peut que détourner un certain nombre d'utilisateurs possibles. Il entraîne nécessairement une évasion partielle de trafic ;

— les véhicules et notamment les véhicules utilitaires qui n'empruntent pas l'autoroute à péage font des bénéfices importants qu'il n'est pas possible de leur faire payer ;

— du point de vue technique, les péages obligent à réduire le nombre des accès à l'autoroute. Ils interdisent les aménagements progressifs et la mise en service immédiate de tronçons achevés ;

— enfin, du point de vue financier, ils accroissent le coût, déjà élevé de la construction de l'autoroute. Il faut en effet aménager les accès, installer des guichets de perception qui grèvent les dépenses d'établissement. S'y ajoutent nécessairement les dépenses d'exploitation. La surcharge financière totale n'est pas négligeable. Elle est estimé à 15 p. 100 du coût global, dont 8 p. 100 correspondent à une dépense en capital au moment de la construction et 7 p. 100 aux dépenses d'exploitation. En fait ces pourcentages qui représentent des ordres de grandeur sont susceptibles de varier d'une autoroute à l'autre. Ainsi, pour l'autoroute Esterel—Côte d'Azur, les dépenses de superstructure en vue de la perception des péages s'élèvent à 6.600.000 NF et représentent environ 4 p. 100 du prix de la construction de l'autoroute. Il faut y ajouter la construction de ponts supplémentaire, nécessaires si l'on veut une installation de péage unique, afin de faire des économies de personnel. En résumé, le taux de 15 p. 100 inspiré de statistiques américaines, apparaît selon M. Coquand, comme un ordre de grandeur un peu fort ou comme maximum. C'est également l'avis de la section.

Ces arguments ne sont pas négligeables, notamment les arguments d'ordre financier, et ils seraient de nature à emporter l'adhésion si le péage ne pouvait se prémunir d'avantages qui leur soient supérieurs.

Il faut tout d'abord remarquer que le péage ne saurait être comparé à un impôt. Nul n'est obligé de le payer, étant bien entendu que l'autoroute doublera un itinéraire maintenu en bon état et que l'usager aura ainsi le choix entre le parcours payant et le parcours gratuit. Par ailleurs, le péage répond, au moins en théorie à un souci de justice. C'est l'utilisateur qui paie pour ce qu'il utilise, quand il l'utilise. Enfin, il n'est pas sûr que le péage entraîne une perte pour l'usager. Ce qu'il dépense, il le regagne au moins partiellement en économie de temps, de matériel, de carburant, etc. sans compter les frais d'hôtel pour les parcours à longue distance (Paris—Marseille) sur lesquels l'autoroute permettra aisément d'éviter une halte nocturne.

Le péage est un moyen de compenser les avantages que l'autoroute offre au transport routier.

Il peut aussi attester l'utilité d'une opération : une autoroute qui pourrait être intégralement gagée sur les péages serait, sans contestation, économiquement utile. Mais il semble bien qu'à l'heure actuelle aucune construction d'autoroute ne puisse être entièrement gagée sur des péages. La participation de l'Etat n'est d'ailleurs pas contestée puisque les projets gouvernementaux de financement admettent une contribution moyenne de 30 p. 100 sur les crédits du F. S. I. R., à la construction des autoroutes à péages.

Mais l'argument essentiel qui milite en faveur du péage n'est ni d'ordre philosophique, juridique ou économique. Il est simplement d'ordre pratique : le péage est le moyen de gager les emprunts qui, en cas d'insuffisance des crédits budgétaires, permettront de mener à bien, dans des délais raisonnables, un programme autoroutier qui sans manquer d'envergure ne peut être taxé d'ambition démesurée.

Il ne faudrait pas croire d'ailleurs que le recours à l'emprunt puisse permettre des dépenses excessives. Les possibilités de l'épargne sont limitées comme celles du budget et l'on ne sait pas encore dans quelle mesure les capitaux privés sont disposés à s'investir dans les sociétés d'économie mixte auxquelles est déjà ou sera confiée la construction d'autoroutes à péage. Il n'est pas sûr non plus que le péage soit toujours suffisant pour gager des emprunts. Il faut pour cela qu'un certain niveau de circulation soit atteint. La recette maximum ne peut être attendue que d'un péage suffisamment élevé pour que la recette soit substantielle, assez-bas aussi pour ne pas décourager les usagers et provoquer une évasion du trafic. Les enseignements tirés des expériences de l'étranger, s'ils ne sont pas probants, invitent au moins à une certaine réserve. Même lorsque les emprunts ont été contractés à taux réduit, il arrive que les recettes escomptées soient insuffisantes. C'est ainsi que l'exploi-

tation de certaines autoroutes récentes aux Etats-Unis a amené quelques déboires, en raison de l'évasion presque totale du trafic poids lourds. Depuis le vote, en 1956, de la loi d'aide portant sur la construction de 60.000 km d'autoroutes nouvelles, et accordant une subvention fédérale de 90 p. 100, le péage est pratiquement abandonné, sauf pour des projets limités. Les exemples tirés des expériences européennes peuvent être invoqués tantôt en faveur du péage et tantôt à son encontre.

En conclusion votre section dans sa majorité (1) a estimé que les crédits budgétaires — malgré le volume accru que le Gouvernement est décidé à leur donner — ne pourraient suffire à réaliser, dans les délais envisagés, la construction du réseau de première urgence, elle a donc admis le recours à l'emprunt et au péage, comme un moyen — discutable peut-être, justifiable aussi — mais à coup sûr indispensable pour atteindre le but qu'on se propose. Elle a considéré que cette nécessité s'imposait notamment pendant la période de démarrage et qu'il serait temps de renoncer au financement par le péage, s'il apparaissait d'ici quelques années qu'on puisse cesser d'y avoir recours.

Ce sont des raisons d'ordre pratique, d'opportunité, c'est surtout le désir d'aboutir rapidement à des réalisations importantes qui ont motivé son opinion.

Certains de ceux qui avaient pris position en faveur des péages ont depuis quelque temps fait campagne contre eux. Ils font état de la fiscalité spéciale qui frappe la circulation routière et proposent de gager les emprunts non sur les péages, mais sur une partie de la dotation du fonds routier. La section n'a pas cru pouvoir retenir cette suggestion dans l'immédiat. Elle a fait observer que pour des emprunts mensuels de 30 milliards (300 millions de nouveaux francs) à trente ans, le F. S. I. R. aurait à faire face la vingt-neuvième année à 29 annuités de 25 millions de nouveaux francs soit 725 millions de nouveaux francs. Toutefois, elle n'a pas exclu le recours partiel à de tels procédés dans l'avenir (2).

Votre section a estimé que d'autres moyens de financement pouvaient être utilisés et que ces moyens pouvaient varier selon les parcours, les régions traversées et reliées, les principaux utilisateurs, etc.

Elle tient à citer le mode de financement utilisé pour l'autoroute Metz—Bertrange—Florange assuré par des crédits en provenance du F. S. I. R., des départements intéressés, des communes de Metz et Thionville et des groupements industriels de la région (3).

Il est apparu aussi que pour le financement de certaines liaisons internationales, figurant au programme des « grands itinéraires internationaux » (Paris—Bruxelles, par exemple), un concours financier pourrait éventuellement être sollicité et obtenu de la Banque européenne d'investissements.

Il est aussi permis de penser que, sous certaines conditions, les compagnies d'assurances, intéressées à la diminution du nombre des accidents, pourraient apporter leurs concours au financement des autoroutes, non sous la forme de contribution, en compensation du bénéfice qu'elles retireraient d'une sécurité accrue (conception « romantique » d'après M. Lutfalla, entendu par la section), mais sous forme d'une participation en capital. Il est certain que dans cette hypothèse les compagnies d'assurances (branches « automobile » et « vie ») seraient susceptibles d'apporter un concours qu'il est difficile de chiffrer, mais qui pourrait être d'une certaine importance dans le cas où l'emprunt serait émis sous forme d'obligations.

Enfin, dans le cas de l'autoroute à péage, il faut faire état des recettes spéciales qui peuvent être attendues :

— De la publicité (en prenant garde de ne pas imiter les erreurs italiennes);

— Des concessions (carburants, motels, restaurants, etc.) ;

— Des opérations foncières ;

— Des amendes de police ;

— Des produits du domaine.

Le tableau ci-contre a été établi pour une autoroute supportant à son ouverture, 8.000 véhicules par jour, à un tarif moyen de 4 nouveaux centimes le kilomètre. La recette annuelle est alors de 0,115 million de nouveaux francs par kilomètre, pour un coût de construction de 1.800.000 nouveaux francs environ. Le tableau montre que, sans être négligeables ces recettes spéciales ne représentent qu'un faible pourcentage du coût et des péages.

	RECETTES en capital	POURCENTAGE du coût.	RECETTES en annuités.	POURCENTAGE des péages.
	Millions.		Millions.	
Péages	»	»	11,5	»
Publicité	»	»	0,2	2 %
Carburant	»	»	0,25	2 % (1)
Opérations foncières	2	1 % (2)	»	»
Hôtels et restaurants	»	»	0,5	4,5 % (1)
		1 %		8,5 %
		9,5 % (1 % + 8,5 %)		

(1) Une partie de ces recettes peut être perçue en capital.
(2) Une partie de ces recettes peut être perçue sous forme d'annuités (concession).

Avant de conclure ce chapitre, il faut indiquer que les discussions sur le financement ne portent que sur les autoroutes de « liaison ». Il semble, en effet, que tout le monde soit d'accord pour estimer que les autoroutes de « dégagement » doivent être financées uniquement par l'Etat, au moyen du F. S. I. R. Il serait difficile de ne pas assurer gratuitement aux usagers un moyen facile de sortir des grands centres ou d'y entrer. De plus la perception de péages à la limite des grandes villes est une opération onéreuse et qui risque de provoquer embouteillages et pertes de temps. Enfin, il n'est pas possible, après avoir assuré gratuitement ce service pendant quelques années sur les autoroutes de dégagement déjà existantes (à Paris, Lille, Marseille), d'y percevoir ensuite péage. La seule question qui puisse se poser consiste à savoir ou s'arrête l'autoroute de dégagement et où commence l'autoroute de liaison. Sur l'autoroute Paris—Lyon par exemple, où seront perçus les péages ? Sera-ce à la fin du tronçon autoroute du Sud déjà construit ? Sera-ce plus loin de Paris, plus près ? On peut penser que, dans le cas où l'autoroute Paris—Lyon serait à péage, celui-ci devrait commencer à être perçu à une vingtaine de kilomètres de Paris, c'est-à-dire vers Morsang-sur-Orge. C'est en tout cas vers une solution de ce genre que s'oriente le ministère des travaux publics et des transports. Il semble que la solution la plus raisonnable consiste — tout en maintenant le principe de la gratuité sur l'autoroute de dégagement — de ne pas attribuer au « dégagement » une longueur excessive afin de ne pas se priver d'une importante partie de la recette à attendre des péages.

En résumé, il n'est ni nécessaire, ni souhaitable, de fixer *a priori* une procédure de financement uniforme valable pour toutes les autoroutes à construire. Mais on peut dire que :

1° Les autoroutes de dégagement devront continuer à être financées uniquement par voie budgétaire et que, dans le cas où ces autoroutes seront prolongées par des autoroutes de liaison, la perception des péages devra se faire en un point assez éloigné du grand centre pour que la notion de « dégagement » garde toute sa valeur, assez raproché aussi pour ne pas soustraire entièrement au péage les portions d'autoroute où la circulation est la plus dense ;

2° Le financement des autoroutes de liaison pourra être assuré soit par voie budgétaire, soit par emprunts, soit le plus souvent, par le budget et par l'emprunt à la fois. On pourrait concevoir que le service des emprunts soit assuré par un prélèvement sur la dotation du F S I. R. Mais les annuités élevées auxquelles devrait faire face le F. S. I. R. interdisent la généralisation de cette procédure. Par ailleurs, le ministère des finances lui, est résolument hostile. Mais cette opposition « actuelle » n'exclut pas que dans l'avenir il puisse être fait appel, dans certains cas à ce procédé (utilisé en Belgique) ;

3° Les emprunts devront être gagés sur des péages. Certes, cette solution comporte des inconvénients. Mais elle apparait comme la seule qui permette la construction aussi rapide que possible d'un réseau suffisant. Il est vraisemblable que sur aucun parcours la perception de péages ne suffirait à gager la dépense totale de construction. Il y aura donc toujours une importante participation budgétaire, dont le montant, estimé en moyenne à 30 p. 100, pourra varier en plus ou en moins selon le parcours et la circulation escomptée ;

4° Il pourra être fait appel, au sein des sociétés d'économie mixte concessionnaires, au concours des collectivités et des entreprises particulièrement intéressées à la desserte autoroutière de la région ;

(1) Certains membres de la section ont fait d'expresses réserves sur le péage. D'autres ont estimé que le recours au péage doit être exceptionnel.

(2) Audition de M. Bizot, président de la commission des transports intérieurs, au commissariat général du plan de modernisation et d'équipement.

(3) Voir en annexe une note sur l'autoroute de Metz—Bertrange—Florange.

5° Les compagnies d'assurance automobile et d'assurance vie pourront fournir une participation en capital, qui bien que difficile à estimer, ne sera pas négligeable ;

6° Des ressources seront fournies par l'exploitation commerciale de l'autoroute. Ces ressources ne peuvent être que limitées. Il faut éviter que la publicité souille le paysage. Il faut veiller aussi — les distances françaises ne sont pas à l'échelle américaine — à ne pas multiplier inconsidérablement sur les autoroutes le nombre des restaurants ou des motels ;

7° Enfin, il pourra éventuellement être fait appel pour la construction d'autoroutes internationales, au concours d'établissements bancaires internationaux ;

8° L'opinion du Conseil économique et social répond au souci d'assurer un démarrage rapide et un développement continu du programme d'autoroutes. Il va de soi qu'il souhaite que les dépenses de construction des autoroutes puissent être — un jour — entièrement assumées par les dotations du F. S. I. R., sans que soit compromise la modernisation du reste du réseau routier ;

9° L'usager devra toujours avoir le choix entre le parcours payant sur l'autoroute à péage et le parcours gratuit sur une route ordinaire en bon état.

V. — Conclusions.

Le réseau routier français, l'un des plus denses du monde, est sans doute encore un des meilleurs en ce sens qu'il offre aux « routiers » de notre temps, c'est-à-dire aux utilisateurs de véhicules à moteur, un choix et une variété extraordinaire de routes sur lesquelles on peut s'aventurer sans autre crainte que celle de l'accident qui peut toujours se produire. On n'y court pas le risque de se trouver en présence de passages plus ou moins praticables et pour le voyageur dont le temps n'est pas mesuré, pour le « vrai touriste », le réseau national, départemental et vicinal permet d'atteindre sans encombres les coins les plus reculés, les plus pittoresques aussi, même dans les régions réputées pour être les plus déshéritées. Les difficultés commencent lorsque l'on parcourt une route à une vitesse que son profil en long ou en travers ne permet pas. Elles s'accentuent lorsque, quel que soit le type de route, le niveau de la circulation dépasse la capacité de la route. C'est à ce moment qu'il faut adapter les caractéristiques de la route à la circulation. Il y a dès maintenant, il y aura de plus en plus, de 1960 à 1975, et dans un avenir plus lointain, des routes aux caractéristiques insuffisantes, si on ne les adapte pas à la circulation. L'histoire du réseau français est celle de l'adaptation, à travers heurts et malheurs, aux véhicules qui le parcourent. A partir d'un certain niveau de circulation, l'autoroute est la seule formule susceptible d'en assurer l'écoulement dans des conditions satisfaisantes.

Nous pouvons prévoir d'une façon suffisamment approchée l'augmentation de la circulation au cours des prochaines années. Nous pouvons apprécier son volume global et le volume qui sera atteint sur chaque route nationale et sur chaque secteur de route nationale. Il est donc possible de déterminer dès maintenant, et il est indispensable de le faire, les itinéraires qui devront être aménagés en autoroutes dans un délai de quinze ans.

Ce que nous savons moins bien, c'est la façon la meilleure d'utiliser les différents modes de transport dont nous disposons. Il est possible d'obtenir dans le domaine de la coordination des transports et de leurs investissements des résultats plus satisfaisants pour l'esprit et pour l'économie nationale. Des transferts de trafic à grande distance de la route vers le rail et à petite distance du rail vers la route paraissent souhaitables. Le transport par fer sur wagons spéciaux de semi-remorques routières devrait prendre de l'extension. Il conviendrait surtout de multiplier études et statistiques de trafic, notamment sur le trafic routier, sa composition et les courants de trafic. Ces études et ces transferts apporteront sans aucun doute, soit des éléments d'information susceptibles d'influer sur les décisions, soit des améliorations partielles dans ce qu'on peut appeler l'incohérence des transports. Elles ne semblent pas susceptibles d'orienter de façon déterminante la politique routière, au moins dans les prochaines années.

Nous sommes par contre hélas ! très bien renseignés sur « l'impôt du sang » que paient à la route les utilisateurs de véhicules automobiles et les piétons. Le responsable de cette hémorragie c'est presque toujours l'homme, l'homme déficient ou défaillant quelle qu'en soit la cause, l'homme distrait ou imprudent sans autre raison. Mais la route intervient doublement dans les accidents, soit qu'elle en offre la possibilité par son profil en travers ou en long, par son revêtement, par ses plantations, ses carrefours, soit qu'elle agisse sur les conséquences de l'accident pour en accroître la gravité. Grâce à ses caractéristiques, l'autoroute offre au conducteur d'un véhicule le minimum d'occasions de commettre une faute et de risquer un accident. Sous ses formes les plus récentes, elle peut, dans une certaine mesure, limiter la gravité de l'accident.

Aussi le Gouvernement a-t-il prévu la construction en quinze ans d'une première tranche d'autoroutes qui portera le réseau français aux environs de 2.000 km ; puis dans des délais qui ne sont pas prévus, d'une deuxième et d'une troisième tranche qui permettront d'atteindre 3.500 km. En même temps seront modernisés et progressivement adaptés aux besoins de la circulation près de 17.000 km de routes nationales, classées en liaison de premier et de deuxième ordre.

Mais il est essentiel que ce programme — qui n'a malheureusement pas fait l'objet d'une loi — soit fidèlement exécuté et que les délais d'exécution soient autant que possible abrégés. On souhaiterait aussi, bien qu'il en ait déjà été tenu compte, que les programmes routiers s'inspirent du souci de collaborer à l'expansion régionale et que les modifications qui s'imposeraient puissent être apportées à la fois dans le choix des itinéraires et dans l'ordre d'urgence de leurs réalisations.

On peut remarquer à propos de ce programme qu'il est modeste par rapport à d'autres. En fait si le kilométrage en est moins important que celui que proposent certains organismes, les principaux axes des deux programmes coïncident, et il n'est pas exclu qu'un jour cette coïncidence ne puisse être complète. Par contre, ni le programme restrictif présenté par les uns, ni le programme original présenté par les autres ne semblent devoir emporter l'adhésion. On peut seulement s'étonner que le programme gouvernemental ne prévoie pas, — au moins en deuxième ou troisième urgence — l'aménagement en autoroute du secteur Poitiers-Bordeaux-Bayonne, que le développement industriel du Sud-Ouest peut rendre un jour nécessaire. On regrettera aussi que ne soit pas dès maintenant prévue la construction d'une autoroute Est-Ouest. Il est vrai sans doute que sur certains tronçons de l'itinéraire le trafic actuel ne semble pas justifier la réalisation immédiate d'un tel projet. Il est vrai aussi que l'autoroute, pas plus que la route, ne crée le trafic : il faut qu'un trafic potentiel préexiste pour qu'il y ait création de trafic. Sur cet axe, où les liaisons ferroviaires ne sont pas meilleures que les liaisons routières, on peut penser que ce trafic-potentiel existe et qu'il est d'ordre industriel, commercial et touristique. Reliant l'Europe centrale aux ports de l'Atlantique, elle ouvrirait aussi aux touristes à travers le Massif Central, le chemin du Val de Loire, de la Bretagne et de l'océan.

Plus actuelle, plus urgente, plus intéressante du point de vue économique, pourrait être la suggestion d'une autoroute de rocade autour de Paris qui réunirait les aérodromes d'Orly, du Bourget et de Villacoublay, les ports de Gennevilliers et de Bonneuil, le futur marché-gare de Rungis, le centre de transport rail-route de Pompadour, l'actuel centre routier du Bourget et le futur centre routier de Rungis et nombre de grandes entreprises industrielles. Cette autoroute de rocade aurait en outre l'avantage d'alléger dans une certaine mesure le trafic intérieur de la capitale.

Paris, en effet, s'asphyxie. Il est plus facile d'en aménager les accès et les sorties que d'en faciliter la circulation interne. La solution des autoroutes urbaines traversant la cité de part en part comme aux Etats-Unis ou à Caracas, est ici de peu de secours. Malgré l'exemple de Bruxelles, ou celui de Lyon, il n'y a pas beaucoup d'espoir d'améliorer la circulation dans Paris grâce à des percées nouvelles.

Pour le cœur de Paris les remèdes les plus efficaces sont à rechercher dans la réglementation et l'étalement des heures de pointe. Toutefois, les aménagements en « sens unique » des berges de la Seine et le boulevard périphérique, dont l'utilité augmentera à mesure de son développement, sont susceptibles de décongestionner dans une certaine mesure le centre de la ville. Enfin, il pourrait être intéressant de relier les autoroutes de dégagement à la ceinture intérieure formée par les boulevards créés sur l'enceinte des « Fermiers généraux », qui pourraient être aménagés pour une circulation rapide. Mais les discussions sur le projet de pénétration de l'autoroute du Sud jusqu'à la place Denfert-Rochereau donnent la mesure des difficultés auxquelles se heurterait cette réalisation. Sans les méconnaitre, la section des transports et du tourisme estime que l'étude devrait être entreprise. Pour le reste c'est dans la réglementation et l'étalement des heures de pointe qu'il faudra continuer à chercher les remèdes.

La construction des autoroutes ne se fera pas sans quelque difficulté — au moins sur le plan financier. L'autoroute est chère, plus chère encore pour le « dégagement » que pour la « liaison ». Cela suffit à montrer que le prix de l'autoroute ne constitue pas un argument décisif à son encontre. Il y a unanimité en faveur des autoroutes de dégagement et c'est par là qu'on a commencé, parce que le besoin s'en faisait impérieu-

sement sentir. Le facteur « prix » ne saurait donc faire préférer à l'autoroute la solution de la « route express », moins chère sans doute, mais qui ne saurait rendre les mêmes services.

Il est par ailleurs satisfaisant qu'il soit possible, grâce aux méthodes employées depuis quelques années et dont on peut encore espérer le perfectionnement, d'apprécier la rentabilité des travaux routiers. Les gains matériels, les gains de temps et de sécurité, attendus d'une autoroute peuvent être chiffrés. On peut dès lors comparer les dépenses et les gains pour la nation et calculer la rentabilité de l'opération envisagée, fixer la date optimum de sa réalisation ou déterminer un ordre d'urgence entre deux ou plusieurs projets.

Le financement des autoroutes ne constitue un problème particulier du financement des routes qu'en raison du prix de revient élevé. Malgré la création du fonds spécial d'investissement routier, les crédits consacrés aux investissements depuis cette date n'ont jamais eu l'importance qu'on pouvait en attendre aux termes de la loi du 30 décembre 1951 et la mise en sommeil du F. S. I. R. en 1958 et 1959 a gravement compromis la réalisation du programme routier et autoroutier. Le projet de budget de 1961 donne les moyens de commencer à réaliser le programme adopté par le Gouvernement. Mais les seules ressources du F. S. I. R. ne peuvent suffire à réaliser le programme autoroutier à un rythme satisfaisant. Il y faut ajouter le recours à l'emprunt et gager ces emprunts sur les péages. Cela ne va pas sans heurts. Il eût été plus conforme à la tradition française, plus agréable à l'usager (mais pas au contribuable), que le budget puisse assurer le financement des autoroutes comme celui des routes ordinaires. Il eût encore été possible, comme certains l'ont demandé, d'émettre des emprunts gagés par un prélèvement sur la dotation du F. S. I. R. Et il est souhaitable que ce procédé puisse être employé dans l'avenir. Dans le présent, seul le péage permet d'entreprendre et de mener à bien certaines opérations qui, sans lui, devraient être différées. Ce n'est pas une opinion doctrinale qui l'impose, c'est une nécessité pratique. A côté et en même temps que lui pourront être recherchés les concours des industriels, des assurances, ou même d'organismes bancaires internationaux.

Bénéficiant d'un traitement spécial, l'autoroute de dégagement sera toujours financée exclusivement par l'Etat, et par conséquent gratuite. Sur celles qui seront prolongées par une autoroute de liaison, il faudra déterminer où commence la perception du péage. Sur l'autoroute du Sud de Paris, lorsque le tronçon Corbeil—Nemours sera construit, les guichets seront sans doute installés à une vingtaine de kilomètres de Paris.

Toutes les conditions sont désormais réalisées pour que se poursuive, sur un rythme nouveau, l'équipement autoroutier de la France. La préparation et l'exécution des projets poseront d'autres problèmes, des problèmes techniques d'accès, d'éclairage, de revêtements, etc., qui sont de la compétence des ingénieurs des ponts et chaussées et de la direction des routes plutôt que du Conseil économique et social. Un problème mérite pourtant de retenir l'attention, celui que pose au monde agricole la construction des autoroutes. C'est essentiellement le problème de la « coupure » apportée par l'autoroute, d'où résulte une gêne pour l'exploitant. Une note, insérée en annexe (1), retrace l'expérience de l'Yonne et montre comment les craintes des exploitants peuvent être apaisées. Il n'y faut qu'intelligence, prudence, collaboration, loyauté, toutes qualités qui ne manquent pas au corps des ponts et chaussées, qui détient désormais, ou qui détiendra bientôt, les moyens de construire les autoroutes de France.

L'ensemble de ces conclusions tend non seulement à démontrer la nécessité d'un effort soutenu pour doter la France d'un réseau routier et autoroutier adapté à la circulation d'aujourd'hui et de demain, mais encore à accélérer le rythme des réalisations et à envisager l'extension du programme adopté par le Gouvernement, c'est-à-dire à augmenter le montant annuel des investissements.

Toutefois, de même qu'il a marqué son souci d'aboutir à une meilleure coordination des investissements dans les transports, ce rapport ne saurait méconnaître l'importance des investissements dans les secteurs de l'énergie, de l'industrie, de l'agriculture, du logement, de l'équipement sanitaire, de l'enseignement de la formation professionnelle et de la recherche scientifique. Il est nécessaire, étant donné la limitation des ressources, de déterminer dans l'équipement de la nation des ordres d'urgence et des priorités. Mais, dans cette légitime confrontation, les investissements routier et autoroutier ne doivent pas être considérés comme des investissements de simple « commodité ». Ils ont leur place parmi les investissements dont dépend l'avenir économique et social de la nation.

(1) Cf. Annexe. — Note : Agriculture et autoroutes.

ANNEXES AU RAPPORT

SOMMAIRE DES ANNEXES

1° Historique du réseau autoroutier italien.
2° Un programme maximum d'autoroutes.
3° Programme d'autoroutes proposé par un organisme privé.
4° Réseau des autoroutes en Europe occidentale.
5° Etablissement d'un programme d'autoroutes (tableau dressé par le conseil général des ponts et chaussées, séance du 23 novembre 1955).
6° Courbe des débits horaires classés.
7° Corrélation entre le nombre de véhicules par 1.000 habitants et le revenu national en 1951, 1955, 1956, 1957 et 1958.
8° Recensement de la circulation sur les routes nationales en 1956. — Représentation proportionnelle des intensités de circulation.
9° Les travaux de la commission des comptes des transports de la nation.
10° Variation du nombre des accidents corporels et des victimes de 1953 à 1958.
11° Nombre d'accidents corporels de 1954 à 1959. — Les taux d'accidents de 1954 à 1959.
12° Les types d'accidents les plus fréquents.
13° Etude du réseau routier 1975.
14° Etude du réseau routier 1975 (le signe 0 représente les modifications apportées au réseau de 1er et 2e ordre en fonction d'éléments autres que les comptages).
15° Programme d'autoroutes proposé par M. Rousseau.
16° Financement de l'autoroute Metz—Bertrange—Florange.
17° Agriculture et autoroute (l'expérience de l'Yonne).
18° Bibliographie.

ANNEXE

HISTORIQUE DU RESEAU ROUTIER ITALIEN

A partir de 1923 furent construites dans l'ordre chronologique :

— Milan—Brescia ;
— Rome—Ostie ;
— Naples—Pompéi ;
— Turin—Milan ;
— Florence—mer ;
— Padoue—Mestre ;
— Gênes—vallée du Pô ;
— Voltri—Celle ligure.

Au 1er janvier 1960 les autoroutes italiennes se répartissent de la façon suivante :

1	Milan—les Lacs	84,007 km.
2	Milan—Brescia	94,285 km.
3	Florence—mer	81,333 km.
4	Gênes—vallée du Pô	50,040 km.
5	Voltri—Celle ligure	21,200 km.
6	Rome—Ostie	27,113 km.
7	Savone—Ceva	41,000 km.
8	Turin—Ivrea	47,718 km.
9	Naples—Pompéi	23,347 km.
10	Milan—Turin	127,000 km.
11	Padoue—Venise	24,600 km.
	Au total	621,643 km.

Le programme actuel de mise en œuvre et de prochaine exécution (délai prévu : quatre ou cinq ans) porte sur près de 1.700 km d'autoroutes à double chaussée, qui se répartissent de la façon suivante :

1	Milan—Naples (autoroute du Soleil)	738,000 km.
2	Serravalle—Milan	87,000 km.
3	Brescia—Vérone—Vicence—Padoue	143,500 km.
4	Naples—Pompéi (doublement)	23,347 km.
5	Padoue—Mestre (doublement)	24,600 km.
6	Fornovo—Pontemoli	51,315 km.
7	Venise—Trieste (avec déviation Palmanova—Udine)	142,000 km.
8	Palerme—Catane	187,000 km.
9	Naples—Bari	245,000 km.
	Au total	1.641,762 km.

Plusieurs de ces autoroutes sont en cours de construction et certains tronçons sont déjà terminés. Il en est ainsi par exemple pour « l'autoroute du Soleil » — la plus importante (738 km) — dont les trajets Milan—Bologne et Capoue—Naples sont en service et dont l'achèvement (Bologne—Florence, Florence—Rome et Rome—Capoue) est prévu pour avant 1964.

D'autres projets sont ou décidés, ou à l'étude, projets importants puisqu'il s'agit, entre autres, de l'autoroute Bologne—Rimini—Ancone—Pescara (300 km) qui doit relier l'Italie septentrionale aux plages de la côte adriatique, et de l'autoroute : Salerne-Reggio de Calabre (394 km).

Ainsi l'Italie pourrait être équipée dès 1965 d'un réseau d'autoroutes de plus de 2.000 kilomètres, qui pourrait être porté aux environs de 3.000 kilomètres, quelques années plus tard.

ANNEXE

UN PROGRAMME MAXIMUM D'AUTOROUTES

Ce programme comporterait :

En première urgence.

1° Lille—Paris (avec une bretelle Péronne—Valenciennes) ;
2° Paris—Lyon—Marseille ;
3° Paris—Chartres ;
4° Le Havre—Paris ;
5° Strasbourg—Bâle ;
6° Metz—Nancy et Metz—Sarrebrück ;
7° Hendaye—Bayonne ;
8° Des amorces d'autoroutes de Lyon en direction de Saint-Etienne et Genève et de Metz en direction de Thionville.

L'essentiel de ce programme serait :

— la création d'un grand axe autoroutier Nord-Sud : Lille—Paris—Lyon—Marseille, mettant en communication directe, par sa liaison avec les autoroutes belges et hollandaises, les grands ports de la mer du Nord (Calais, Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Amsterdam) avec Marseille ;

— la liaison le Havre—Paris,

les autres travaux ne devant prendre toute leur importance que par la réalisation du programme de deuxième urgence, dont voici le contenu :

En deuxième urgence.

1° Une transversale Belgique—Nancy par Thionville et Metz qui pourrait être prolongée vers le Sud en direction de l'autoroute suivante :
2° Une liaison Bâle—Chagny par Belfort et Dijon ;
3° Une liaison Genève—Grenoble—Valence ;

Ces trois autoroutes pourraient opérer des « soutirages » dans le grand complexe autoroutier du Centre-Europe.

4° Liaison Calais—Dunkerque—Lille ;
5° Paris—Rennes ;
6° Paris—Nantes—Saint-Nazaire ;
7° Paris—Hendaye par Tours—Poitiers et Bordeaux ;
8° Bordeaux—Marseille par Toulouse—Narbonne—Nîmes et Orange puis (autoroute Paris—Marseille) ;
9° Narbonne—frontière espagnole ;
10° Une transversale Paris—Strasbourg, par Vitry-le-François et Nancy ;
11° Une double liaison autoroute Estérel—Côte d'Azur et autoroute Paris—Marseille, l'une par Aix-en-Provence, l'autre aboutissant directement à Marseille.

Cette seconde partie du programme tendrait essentiellement :

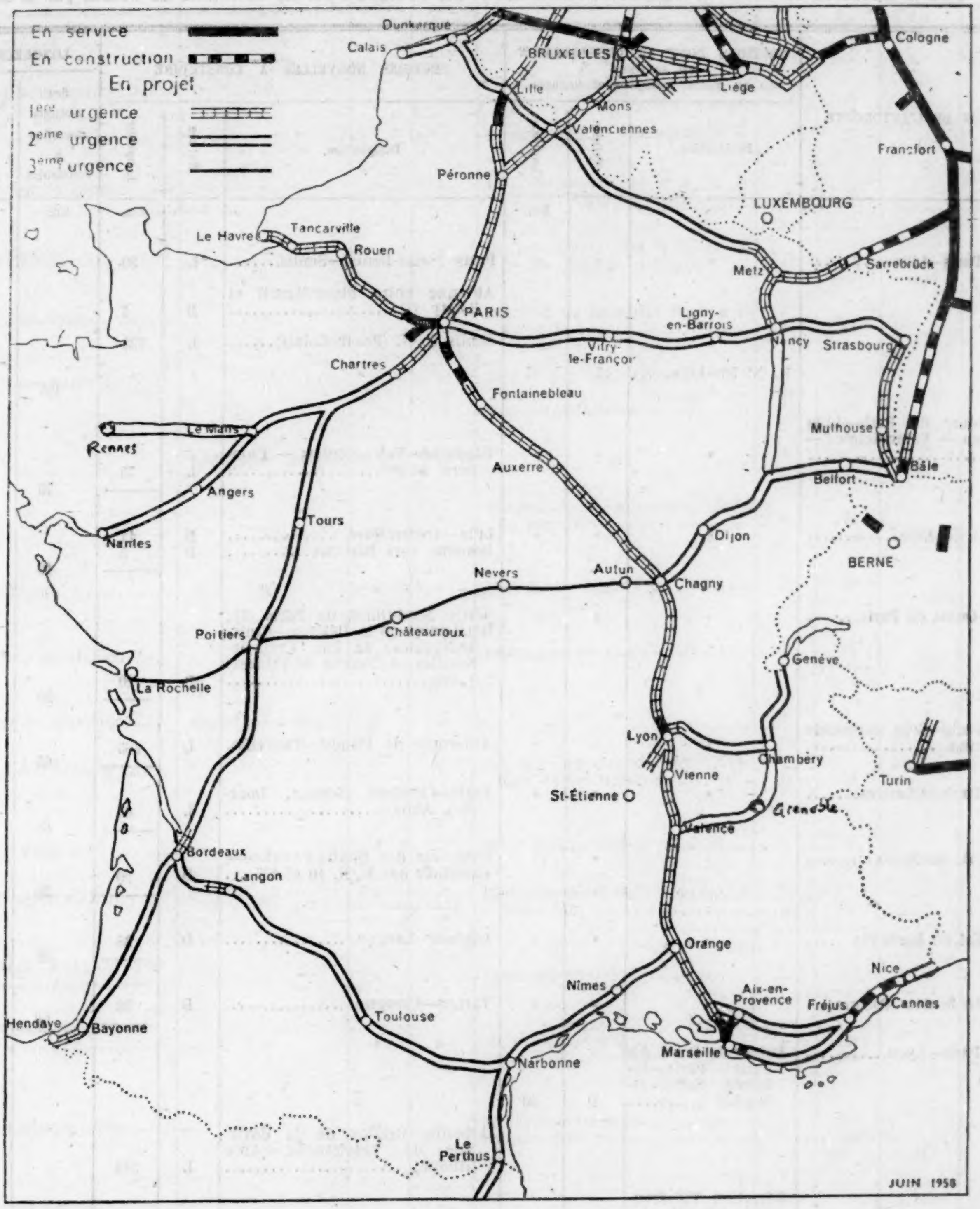
— à relier Calais et Dunkerque aux axes Lille—Paris et Lille—Nancy ;
— à contribuer à la mise en valeur de la Bretagne ;
— à assurer la liaison du complexe industriel Nantes—Saint-Nazaire avec la capitale ;
— à relier l'Atlantique à la Méditerranée à travers une région où l'exploitation de nouvelles sources d'énergie facilite le développement industriel ;
— à relier Paris à l'Espagne par le Perthus et par Hendaye ;
— à relier Paris à l'Est de la France.

Ce réseau serait complété en troisième urgence par une transversale la Rochelle—Chagny par Poitiers—Châteauroux et Nevers, raccordée à la fois à l'autoroute Paris—Marseille et à l'autoroute Chagny—Bâle.

Il va sans dire que dans l'esprit de ses auteurs (Union routière de France), ce programme de 5.000 km d'autoroutes devrait être réalisé aussi rapidement que possible, c'est-à-dire au rythme de 300 km par an, pendant quinze ou seize ans, pour une dépense annuelle d'environ 60 milliards d'anciens francs (600 millions de nouveaux francs).

PROGRAMME D'AUTOROUTES

proposé par l'UNION ROUTIÈRE DE FRANCE



ANNEXE

ETABLISSEMENT D'UN PROGRAMME D'AUTOROUTES (1)

Tableau dressé par le conseil général des ponts et chaussées (séance du 23 novembre 1955).

Nota. — Dans le tableau, les autoroutes de dégagement sont désignées par la lettre D et les autoroutes de liaison, par la lettre L.

DESIGNATION DE L'AUTOROUTE	SECTIONS DONT LA CONSTRUCTION est en cours ou au moins partiellement financée.			SECTIONS NOUVELLES A CONSTRUIRE			LONGUEUR TOTALE	
	Désignation.	Nature	Longueur.	Désignation.	Nature	Longueur.	des sections nouvelles à construire	y compris section dont la construction est en cours ou au moins partiellement financée.
			Km.			Km.	Km.	Km.
Autoroute Paris—Lille	»	»	»	Paris (Saint-Denis)—Senlis	L	39		
				Antenne entre Blanc-Mesnil et Bondy (1)	D	7		
				Senlis R. N. (Pas-de-Calais)	L	135		
	R. N. 50—Lille	L	37	»	»	»	181	218
Embranchement de Paris—Lille — Bapaume — Valenciennes — Mons	»	»	»	Bapaume—Valenciennes — Frontière belge	L	75	75	75
Sortie Ouest de Lille	»	»	»	Lille—Armentières	D	11		
				Branche vers Béthune	D	5	16	16
Sortie Nord-Ouest de Paris	»	»	»	Sortie Nord-Ouest de Paris (2); Rond-point de la Défense—Croix-de-Noailles: 12 km; Croix-de-Noailles—Autoroute de l'Ouest: 8 km	D	20	20	20
Autoroute Paris—Côte normande —Basse-Seine	»	»	»	Autoroute de l'Ouest—Trouville	L	165	165	165
Autoroute Paris—Chartres	»	»	»	Paris—Chartres (Sceaux, Dourdan, Ablis)	L	64	64	64
Sortie Nord de Bordeaux	»	»	»	Carrefour des Quatre-Pavillons—Carrefour des R. N. 10 et 137	D	20	20	20
Sortie Sud-Est de Bordeaux	»	»	»	Laprade—Langon	D	28	28	28
Autoroute de la Côte Basque	»	»	»	Tarnos—Urrugne	D	36	36	36
Autoroute Paris—Lyon	Autoroute Sud de Paris: Paris—Arbonne (Seine-et-Marne)	D	50	»				
				Arbonne—Origine de la déviation de Villefranche — Anse (Rhône)	L	383		
	Déviation Villefranche-Anse de la R. N. 6	L	13	»	»	»		
				Sortie Nord de Lyon (Anse—Lyon)	D	25	408	471

(1) Il s'agit du programme annexé à la décision ministérielle du 10 décembre 1955.

DÉSIGNATION DE L'AUTOROUTE	SECTIONS DONT LA CONSTRUCTION est en cours ou au moins partiellement financée.			SECTIONS NOUVELLES A CONSTRUIRE			LONGUEUR TOTALE	
	Désignation.	Nature	Longueur.	Désignation.	Nature	Longueur.	des sections nouvelles à construire	y compris section dont la construction est en cours ou au moins partiellement financée.
			Km.			Km.	Km.	Km.
Sortie Nord-Est de Lyon	»	»	»	Tronc commun et branches Nord vers Montluel (N. 84)	D	18		
				Branche Sud vers Bourgoin (N. 6)	D	36	54	54
Sortie Sud-Ouest de Lyon	»	»	»	De l'autoroute Sud à la R. N. nº 86 (Brignais)	D	8	8	8
Givors—Rive-de-Gier	»	»	»	De l'autoroute Sud à la R. N. nº 88 (Rive-de-Gier)	D	14	14	14
Rocade Ouest de Lyon	»	»	»	Jonction de la sortie Nord à la sortie Sud	D	14	14	14
Autoroute Lyon—Marseille	»	»	»	Sortie Sud de Lyon: Lyon—Vienne	L	28		
				Vienne—Bédarrides	L	188		
	Bédarrides—Bonpas	L	17	»	»	»		
				Bonpas—Salon—Autoroute Nord de Marseille	L	74	290	307
Chambéry—Chignin	»	»	»	Chambéry—Chignin	D	10	10	10
Autoroute Nord de Marseille	»	»	»	Prolongement jusqu'à Aix	D	13	13	13
Autoroute Est de Marseille	Marseille—Aubagne	D	18	»	»	»	»	18
Autoroute Estérel—Côte-d'Azur	»	»	»	De Puget-sur-Argens aux Cavaliers (Alpes-Maritimes)	L	48	48	48
Sortie Est de Paris	»	»	»	Porte de Bagnolet—R. N. 3 (3)	D	8	8	8
Autoroute Thionville—Nancy	»	»	»	Hettange (Nord de Thionville) à Nancy	L	103	103	103
Embranchement Uckange—Fontoy	»	»	»	Uckange—Fontoy	L	19	19	19
Autoroute Metz—Saint-Avold—Sarre	»	»	»	Metz—Saint-Avold	L	43		
				Saint-Avold—Frontière	L	28	71	71
Autoroute Strasbourg—Bâle	»	»	»	Strasbourg—Colmar	L	70		
				Colmar—Bâle	L	63	133	133
Total général			135				1.798	1.933

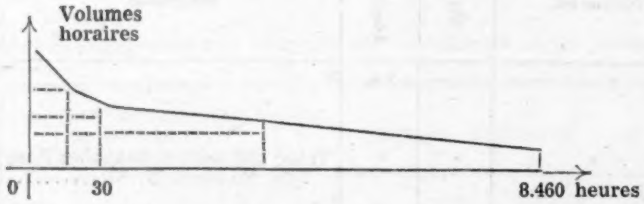
(1) Entre l'autoroute et la R. N. 3.

(2) Sous réserve des conclusions des études en cours en ce qui concerne cette opération particulière.

(3) Définition de principe et sous réserve des conclusions des études en cours.

ANNEXE

COURBE DES DEBITS HORAIRES CLASSES



La « courbe des débits horaires classés » donne, pour les 8.760 heures de l'année, classées par ordre de volumes horaires décroissants, la valeur de ces volumes horaires. On constate que le trafic correspondant à l'heure classée en trentième position, ou « trentième heure de pointe » est égal à 1/6 environ du trafic journalier moyen et qu'aux environs de cette trentième heure la courbe des débits présente un net changement de pente.

Le choix de cette trentième heure, qui représente 3,6 fois l'heure moyenne (alors que la première heure de pointe représente 6 fois l'heure moyenne) montre que les dimensions des routes sont calculées non pas en fonction des plus fortes pointes, qui sont exceptionnelles, mais en fonction des pointes normales, qui sont appelées à se reproduire un certain nombre d'heures par an.

Source : Rapport en vue de l'établissement du troisième plan de modernisation et d'équipement (commissariat général au plan de modernisation et d'équipement), mars 1958.

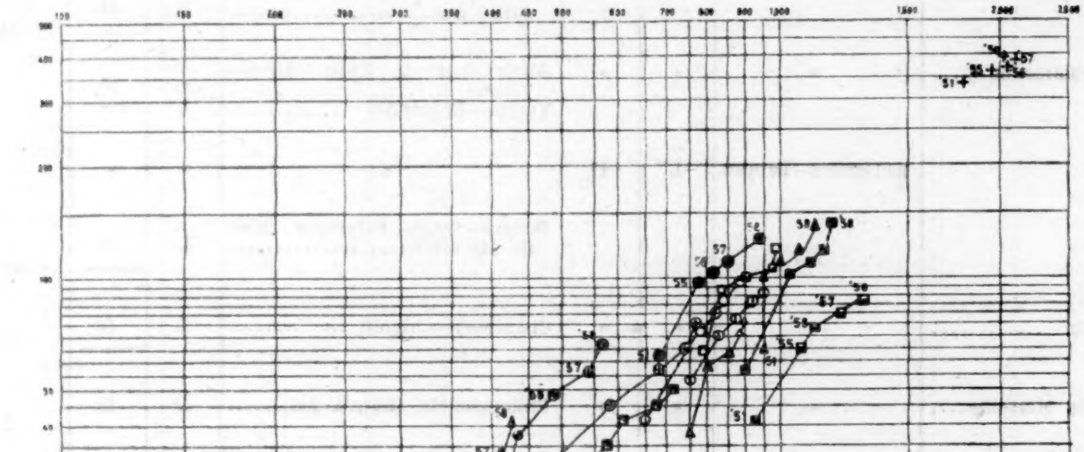


Fig. 3. — Corrélation entre le nombre de véhicules par 1.000 habitants et le revenu national en 1951, 1955, 1956, 1957, 1958.

Source : Revue « Transports ».

ANNEXE

LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

Des deux tableaux suivants, le ministère des travaux publics et des transports a tiré la conclusion que l'importance du trafic routier local et la part relativement faible des transports par route à moyenne et à grande distance (18 p. 100) dans l'ensemble des transports autorisent à penser que « la route complète plus les autres moyens de transport qu'elle ne les concurrence » (1).

Trafic routier de marchandises.

	TONNES KILOMÉTRIQUES (en milliards de T.K.).	TONNES (en millions de tonnes).
Tous transporteurs:		
Trafic local	7,7	795
Trafic entre 50 et 150 km	5,3	70
Trafic à plus de 150 km	9,5	35
Total	22,5	900
Transporteurs publics:		
Trafic local	1,8	170
Trafic entre 50 et 150 km	1,8	45
Trafic à plus de 150 km	6,9	
Total	10,5	215
Transporteurs privés:		
Trafic local	5,9	625
Trafic entre 50 et 150 km	3,5	60
Trafic à plus de 150 km	2,6	
Total	12,0	685

CATÉGORIES DE MARCHANDISES	RAIL		EAU		ROUTE					
					Plus de 150 km.		Entre 150 et 50 km.		Moins de 50 km.	
	T.	T. K.	T.	T. K.	T.	T. K.	T.	T. K.	T.	T. K.
	Unités : millions de tonnes. — Milliards de T. K.									
Combustibles minéraux	50,8	12	10	2	0,4	0,1	2,1	0,1	60	0,5
Matériaux de construction	17,4	5,2	21,4	2,1	3,3	0,8	13,8	1,1	370	3
Engrais et amendements	10,1	3,8	0,9	0,1	0,1	»	0,4	»	15	0,1
Bois	4,7	2	0,3	0,1	1,6	0,5	5	0,4	40	0,5
Produits fabriqués. — Industrie métallurgique.	24,1	7,9	1,4	0,4	4,8	1,4	6	0,5	40	0,5
Matières industrielles métallurgiques	32,9	4,2	1,4	0,3	0,1	»	0,6	»	10	0,1
Produits industriels	7,4	3,2	1,6	0,5	6	1,8	7,2	0,6	50	0,6
Produits agricoles alimentaires	19,8	9,4	4,7	1	12	3	23,6	1,7	140	1,6
Hydrocarbures	5,7	2,3	5,5	1,2	2,1	0,5	4,5	0,4	20	0,2
Divers	37,7	10,5	»	»	4,6	1,4	6,8	0,5	50	0,6
Total	211	60,5	47,2	7,7	35	9,5	70	5,3	795	7,7

Le volume des investissements des transports représente plus du cinquième (25 à 22 p. 100 selon qu'on englobe ou non dans les investissements d'une part les logements, d'autre part les voitures particulières) de l'ensemble des investissements bruts. On ne saurait toutefois en déduire que ce volume soit insuffisant ou excessif.

L'ampleur des investissements dans les transports met seulement en lumière « l'impérieuse nécessité de les coordonner et de les utiliser au mieux ».

La comparaison du montant des investissements des transports en France et à l'étranger ne permet pas de porter un jugement sur le volume des investissements français. Elle montre seulement que, aussi bien en fonction du produit national brut qu'en fonction de l'investissement brut total, la France se situe dans la moyenne.

(1) Cette assertion a été vivement contestée par certains membres de la section.

Investissement brut dans les transports et communications.

PAYS	EN POURCENTAGE DU PRODUIT NATIONAL BRUT						EN pourcentage de l'investissement brut total.
	Période.	Chemin de fer.	Transports routiers.	Autres transports, sauf services de haute mer.	Total, y compris voitures particulières.	Total, non compris voitures particulières.	Total, y compris voitures particulières.
Norvège	1952-1954	0,9	2,6	0,9	4,4	3,5	14,6
Suède	1953-1955	0,7	4,3	1	6	3,6	41,7
Luxembourg	»	1,4	3,7	1,5	6,6	5	28
Pays-Bas	1954-1955	0,7	3,3	1,1	5,1	3,7	22,6
Finlande	1953-1955	1	3,6	0,6	5,2	4,5	20,6
Yougoslavie	1954-1955	3,2	1	0,5	4,7	»	14,2
Danemark	1953-1955	0,3	3,4	0,7	4,4	2,5	22,8
Irlande	1953-1954	0,7	3,7	0,6	5	3,4	»
Autriche	1953-1955	1,3	3,2	0,6	5,1	3,9	22
Allemagne occidentale	»	0,7	2,8	»	»	»	»
Belgique	»	0,9	2,9	1	4,8	3	28,8
France	1952-1954	1,1	2,8	0,6	4,5	3,3	26,6
Italie	1953-1955	0,4	2,8	0,7	3,9	2,7	19,5
Royaume-Uni	»	0,4	2,5	0,6	3,5	1,8	22,4
Portugal	»	0,3	»	0,7	2,2	»	16,1
Grèce	»	0,1	0,9	0,2	1,2	0,9	9
Tchécoslovaquie	1949-1953	»	»	»	4,7	»	20
Bulgarie	1949-1955	0,9	»	»	3,4	»	18
Pologne	1950-1955	1,6	»	»	3,3	»	13
Hongrie	1950-1954	1,2	0,8	1,2	3,2	»	»
Union soviétique	1951-1955	1,2-1,5	»	»	2 à 2,5	»	12

Extrait de : Commission économique pour l'Europe. Etude sur la situation économique de l'Europe 1956.

L'étude du mode de couverture des dépenses des transports montre que :

— pour les transports par fer et par voie d'eau les usagers ont, en 1955, payé approximativement les trois quarts du coût de ces transports pour la collectivité (c'est-à-dire un peu plus que les dépenses courantes de fonctionnement, mais par contre une part insignifiante du gros entretien, du renouvellement du matériel et de l'infrastructure) ;

— pour les transports par routes, les usagers (surimposition des carburants) ont, dans leur ensemble, couvert sensiblement la totalité des dépenses (1).

DÉPENSES	EN milliards.	RECETTES	EN milliards.
1° Fonctionnement des services, entretien, courant, police	129	Surimposition des carburants	250
2° Travaux (gros entretien, modernisation, extension	110		
Total	239	Total	250

Par contre il y a des différences sensibles dans la charge supportée au titre de la « surfiscalité » des carburants, par les diverses catégories de véhicules. Le tableau ci-dessous montre qu'en 1955 les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers ont payé des sommes notablement supérieures aux dépenses d'infrastructure et de police qu'ils ont occasionnées. Les véhicules utilitaires lourds par contre coûteraient sensiblement plus que leur contribution (2).

(1) Cet équilibre entre les dépenses routières et les recettes en provenance de la surimposition des carburants a été rompu dès 1956 et l'écart entre dépenses et recettes est allé en s'aggravant jusqu'en 1960, en raison des augmentations du prix de l'essence, de l'institution de la « vignette », d'une part, de la réduction des crédits du F. S. I. R., d'autre part, cette situation peut se modifier en 1961, d'une part en fonction des augmentations de crédits routiers prévus au budget de 1961, d'autre part en fonction d'une réduction « éventuelle » du prix de l'essence, qui, si elle ne semble pas devoir être immédiate, est néanmoins « dans l'air ». Toutefois, même si les recettes budgétaires dues à la taxe sur les carburants sont supérieures aux dépenses routières, il s'en faut que l'écart soit aussi élevé qu'on veut bien le dire pour les besoins de la propagande. C'est ainsi qu'on néglige dans la présentation des chiffres de tenir compte des dépenses routières effectuées sur les réseaux départemental, vicinal et rural.

Enfin, le principe selon lequel les ressources dues à la route doivent lui être entièrement consacrées ne saurait être sérieusement retenu. S'il est vrai que l'établissement d'une liaison entre les recettes sur les carburants et le volume des investissements routiers (F. S. I. R.) soit satisfaisante pour les usagers, on ne saurait prétendre que toutes les ressources en provenance de la route doivent y être consacrées. L'application de ce principe aux diverses branches de l'activité aboutirait à des absurdités. Cela n'exclut pas, naturellement qu'on puisse estimer, pour d'autres raisons, et notamment dans la crainte d'une stagnation ou d'une récession de l'industrie automobile, que les taxes dont sont frappés les usagers de la route sont trop élevées.

(2) On voit toute l'importance de cette assertion et l'on comprend qu'elle ait donné lieu à contestations et à discussions.

« Ces conclusions, que nous n'avons pas à discuter, intéressent directement le plan de la coordination des trafics de marchandises rail-route ; elles ne semblent pas mettre en cause l'établissement d'autoroutes, surtout nécessitées par le développement du trafic des voitures particulières (1) ».

Plus concrète paraît l'étude méthodologique de l'organisation optimum des transports et son application à la relation Paris—Marseille. Sans entrer dans l'exposé de cette méthode, complexe et délicate à vrai dire, on peut tirer de son application à la relation Paris—Marseille des indications intéressantes sur la date optimum de construction de l'autoroute Paris—Marseille et sur les économies à attendre d'un transfert partiel de trafic de la route vers le rail et du rail vers la route.

« On a raisonné (2) dans l'hypothèse d'un transfert du tiers du trafic routier de marchandises sur l'itinéraire Paris—Marseille, soit 1 milliard de tonnes-kilomètres (sur la base du trafic de 1955), constituée pour les deux cinquièmes par du transport à 600 kilomètres ou plus. Les hypothèses d'augmentation du trafic permettent de déterminer les dates auxquelles serait atteint, sur chaque tronçon de la route Paris—Marseille, le trafic limite justifiant la création d'une autoroute dans les deux hypothèses d'absence de transfert et du transfert d'un tiers du trafic utilitaire. Ces dates sont données dans le tableau ci-dessous :

	SANS TRANSFERT du trafic.	AVEC TRANSFERT du tiers du trafic utilitaire.
Paris—Fontainebleau	Trafic limite déjà atteint.	
Fontainebleau—Avallon	1965	1967
Avallon—Chagny	1973	1975
Chagny—Lyon	1961	1963
Lyon—Vienne	Trafic limite déjà atteint.	
Vienne—Marseille	1959	1961

Ventilation des dépenses d'infrastructure routière et de police et du produit de la surimposition des carburants.

(En milliards de francs).

CATÉGORIES DE VÉHICULES	DÉPENSES de la route.	PAIEMENT au titre de la surimposition des carburants.
Deux roues	13	10
Véhicules de tourisme	71	117
Véhicules utilitaires légers	47	79
Véhicules utilitaires lourds	41	33
Autobus et autocars	9	11
Total des dépenses imputables	181	250
Dépenses routières non ventilables	58	»
Total des dépenses de la route	239	250

(1) Les résultats du recensement de la circulation sur les routes nationales en 1955 montrent que les parcours des poids lourds représentent à peine 15 p. 100 du total des véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau national.

(2) P. Maillet : A la recherche d'une méthode d'étude de la répartition optimum des transports (*Transports*, n° 32, décembre 1958, p. 45).

L'intérêt de ces conclusions est limité et discutable. Plus intéressante paraît l'étude méthodologique de l'organisation optimum des transports et son application à la relation Paris—Marseille. Sans entrer dans l'exposé de cette méthode, complexe et délicate, à vrai dire, on peut tirer de son application à la relation Paris—Marseille des indications intéressantes sur la date optimum de construction de l'autoroute Paris—Marseille et sur les économies à attendre d'un transfert partiel de trafic de la route vers le rail et du rail vers la route.

« On a raisonné (1) dans l'hypothèse d'un transfert du tiers du trafic routier de marchandises sur l'itinéraire Paris—Marseille, soit 1 milliard de tonnes-kilomètres (sur la base du trafic de 1955), constitué pour les deux cinquièmes par du transport à 600 kilomètres ou plus et pour le reste par du transport à 450 kilomètres ou plus. Les hypothèses d'augmentation du trafic permettent de déterminer les dates auxquelles serait atteint sur chaque tronçon de la route Paris—Marseille le trafic limité justifiant la création d'une autoroute dans les deux hypothèses d'absence de transfert et du transfert du tiers du trafic utilitaire. Ces dates sont données dans le tableau ci-dessous :

	SANS TRANSFERT du trafic.	AVEC TRANSFERT du tiers du trafic utilitaire.
Paris—Fontainebleau	Trafic limite déjà atteint.	
Fontainebleau—Avallon	1965	1967
Avallon—Chagny	1973	1975
Chagny—Lyon	1961	1963
Lyon—Vienne	Trafic limite déjà atteint.	
Vienne—Marseille	1959	1961

On voit que dans l'hypothèse où ce transfert de trafic serait obtenu, la construction de l'autoroute n'en serait retardée que de deux ans.

Les économies à attendre de ce transfert varient de 0,076 à 0,24 milliard de nouveaux francs.

Un calcul du même ordre montre que le transfert du rail vers la route de l'acheminement d'un million de tonnes à une distance moyenne de 100 kilomètres (soit 0,1 milliard de tonnes-kilomètres) entre expéditeur et destinataire non raccordés au réseau ferré procure un bénéfice pour la collectivité compris entre 0,07 et 0,24 milliard de nouveaux francs.

On peut donc dire qu'un certain transfert est souhaitable du rail vers la route (trafic à courte distance) et de la route vers le rail (trafic à longue distance). Mais on ne saurait en tirer argument contre le projet d'autoroute Paris—Marseille.

ANNEXE

Variation du nombre des accidents corporels et des victimes de 1953 à 1958.

CLASSES	1954/1953	1955/1954	1956/1955	1957/1956	1958/1957
	P. 100.	P. 100.	P. 100.	P. 100.	P. 100.
Accidents corporels	+ 5,1	+ 12,2	+ 1,1	+ 1,4	— 6,3
Tués	+ 5,2	+ 6,9	+ 2,8	+ 2,8	— 4,6
Blessés	+ 4,6	+ 14,2	+ 2,4	+ 1,7	— 4,2
Victimes	+ 4,7	+ 13,9	+ 2,4	+ 1,8	— 4,2

Source : Les accidents corporels de la circulation routière en 1958 (ministère des travaux publics et des transports).

(1) Pierre Maillet. — A la recherche d'une méthode d'étude de la répartition optimum des transports (*Transports*, n° 32, décembre 1958, p. 45).

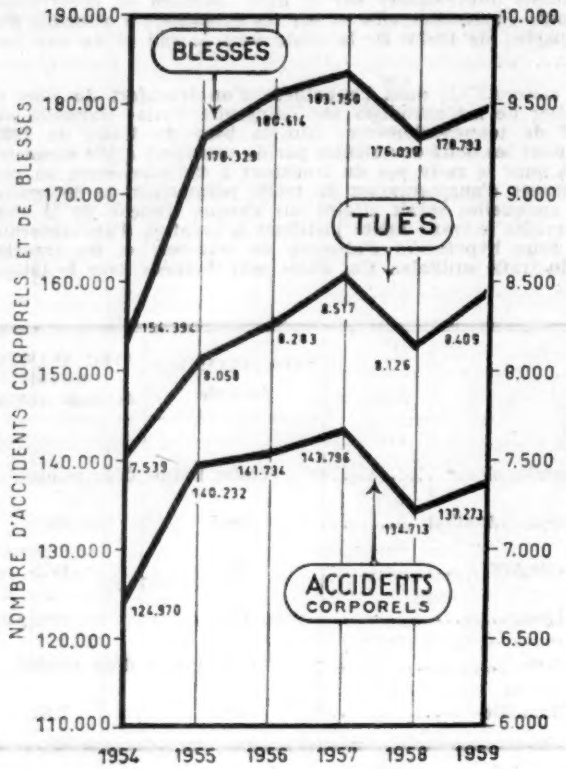


Fig. 1. — Les accidents corporels de la circulation routière de 1954 à 1959.

Fig. 2. — Les taux d'accidents de 1954 à 1959.

ANNEXE

1. *Les types d'accidents les plus fréquents, par nombre décroissant.*

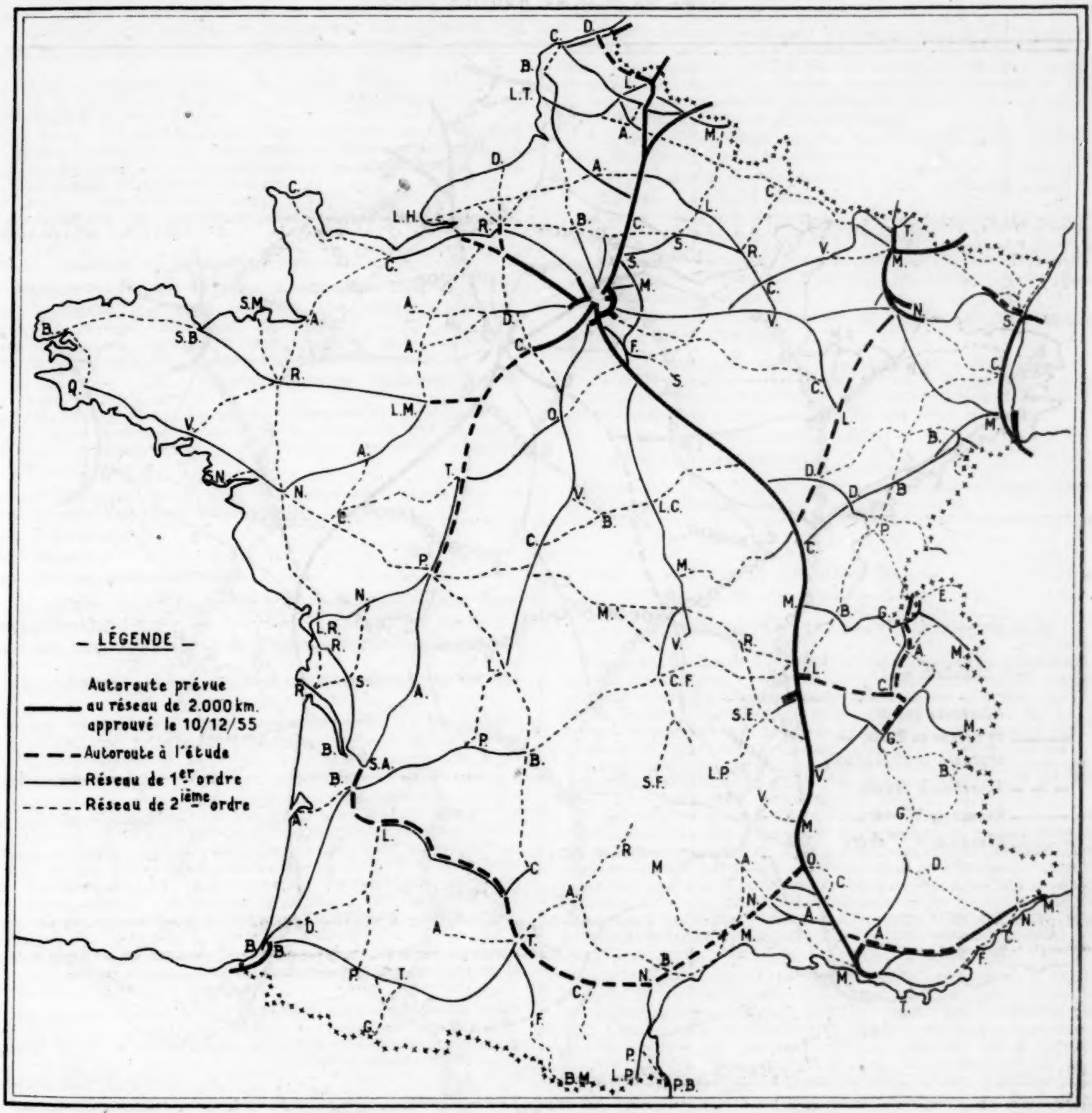
NATURE DE L'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENTS				
	1955	1956	1957	1958	1959
1. Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur...	21.225	22.723	23.866	23.758	26.782
2. Voiture particulière contre scooter, vélomoteur ou motocyclette	19.321	19.975	19.281	16.547	14.553
3. Voiture particulière contre piétons	12.054	12.085	12.761	12.678	13.308
4. Voiture particulière contre voiture particulière.....	9.194	10.483	11.039	12.478	14.339
5. Scooter, vélomoteur ou motocyclette contre piétons	7.077	7.646	8.183	6.711	5.706
6. Scooter, vélomoteur ou motocyclette contre cycle ou cyclomoteur.....	7.391	7.702	7.586	6.065	5.620
Ensemble	76.262	80.614	82.716	78.237	80.308
En pourcentage du total des accidents	54	57	57	58	58

Source : Les accidents corporels de la circulation routière en 1959 (ministère des travaux publics et des transports).

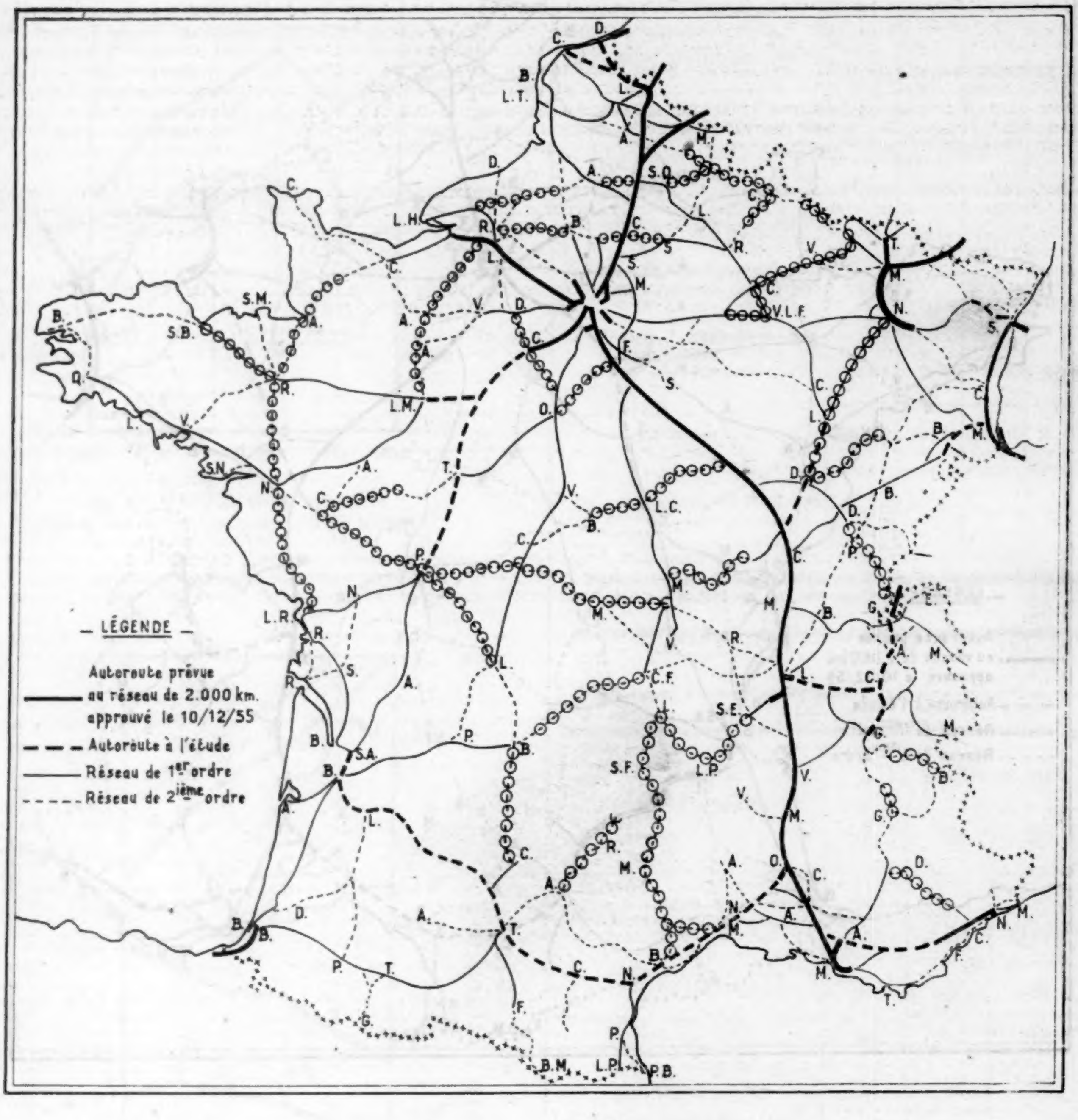
2. *Les types d'accidents les plus meurtriers, par ordre décroissant.*

NATURE DE L'ACCIDENT	NOMBRE DE TUÉS			
	1955	1956	1957	1958
1. Voiture particulière contre piétons	817	894	1.011	1.055
2. Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur....	887	927	1.035	998
3. Voiture particulière contre obstacle ou animal......	361	445	658	728
4. Voiture particulière contre voiture particulière......	338	405	393	502
5. Voiture particulière contre scooter, vélomoteur ou motocyclette	516	473	502	417
6. Voiture particulière contre camion	318	314	294	367
Ensemble..............	3.237	3.458	3.923	4.067
En pourcentage du total des tués	40	42	46	50

ÉTUDE DU RÉSEAU ROUTIER 1975



ÉTUDE DU RÉSEAU ROUTIER 1975



ANNEXE

LE PROGRAMME D'AUTOROUTES DE M. J.-L. ROUSSEAU

Cinq autoroutes doivent suffire à absorber la plus grosse partie du trafic routier international, deux dans le sens Nord-Sud, trois dans le sens Est-Ouest.

1° *Liaison N. S.* — Deux autoroutes de part et d'autre du Massif Central.

a) Bayonne-Bruxelles, par le littoral atlantique, le bassin d'Arcachon, l'embouchure de la Gironde, Niort, Parthenay, Loudun, Chinon, Tours, rive gauche de la Loire, Orléans, Ablis-Dourdan, Croix-de-Noailles, contournement de Paris par l'Ouest, raccordement à Paris-Bruxelles à hauteur de la patte d'oie de Gonesse.

Cette autoroute sera intégrée à l'autoroute intercapitales qui reliera un jour Madrid à Moscou, par Paris, Bruxelles, Berlin et Varsovie ;

b) Marseille-Luxembourg-Trèves, par Lyon, Mâcon, Chalon-sur-Saône, Dijon, Nancy, Metz, Thionville, d'où partiront deux branches vers Luxembourg et vers Trèves.

De l'autoroute Bayonne-Bruxelles, un embranchement partant du Nord-Ouest d'Orléans se raccorderait à l'autoroute allemand Mannheim-Saarbrücken, par Châteauneuf-sur-Loire, Montargis, Sens Troyes, Saint-Dizier, Bar-le-Duc et Metz.

De l'autoroute Marseille-Luxembourg, un embranchement partant de Chalon-sur-Saône se dirigerait vers Strasbourg, par Dôle, Besançon et Colmar.

2° *Liaison Est-Ouest.* — Trois autoroutes :

a) La Rochelle-Turin, par Limoges, Clermont-Ferrand et Lyon ;

b) Bayonne-Menton, par Auch, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Sète, Marseille, Fréjus, autoroute de l'Estérel.

Un embranchement, partant d'Auch, relierait cette autoroute à l'autoroute « intercapitales » aux environs de Bordeaux ;

c) Calais-Bâle, par Arras, Péronne, Soissons, Sézanne, Troyes, Langres, Vesoul et Belfort.

Un embranchement Dijon-Turin, par Genève et le tunnel du Mont Blanc serait souhaitable, mais se heurterait à des obstacles géographiques (traversée du Jura) et politiques (opposition probable du Gouvernement suisse).

Un réseau complémentaire de trois autoroutes conduirait de la Croix-de-Noailles aux côtes normandes et bretonnes :

a) Paris—Pont-Audemer ;

b) Paris—Rennes ;

c) Paris—Dieppe, Paris—le Tréport.

Ce projet diffère radicalement du projet gouvernemental sous plusieurs aspects :

1° Une seule des cinq autoroutes (Bayonne-Bruxelles) passe par Paris ;

2° Les liaisons transversales sont plus nombreuses que les liaisons verticales ;

3° le réseau est particulièrement dense dans l'Est de la France ;

4° en général — et à de rares exceptions près — aucun de ces itinéraires ne correspond ni à un grand itinéraire routier, ni à un itinéraire ferroviaire ;

5° ces autoroutes assurent bien les communications avec l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne (et par suite avec la Hollande et les pays scandinaves), la Suisse, l'Italie, l'Espagne. Ils sont donc nettement orientés, comme l'a voulu l'auteur, vers le trafic international. Mais on peut se demander de quelle nature et de quel volume sera ce trafic international. Ne risque-t-on pas de sacrifier un trafic national dont on connaît les besoins, à un trafic international, touristique ou commercial, dont le volume est difficilement comparable, quelle que soit son importance, au trafic national ;

6° le grand axe Nord-Sud Marseille—Luxembourg—Trèves, avec ses embranchements vers Calais et vers Strasbourg, suit de très près le grand axe Nord-Sud des voies romaines ;

7° la longueur de ce réseau est beaucoup plus grande que celle du réseau prévu en première, deuxième et troisième urgence par le Gouvernement. S'il n'y a pas « gaspillage scandaleux » des deniers de l'Etat — ce qui reste à prouver — il n'y aurait sûrement pas non plus économie de dépenses ;

8° un certain nombre de grandes routes, déjà encombrées à l'heure actuelle, ne seraient pas soulagées par la création de ce réseau.

Il est vrai que M. Rousseau répond par avance à nombre de critiques formulées dans les observations précédentes en faisant appel à la « route-express », comme M. Gravier. On pourrait d'après lui transformer une route de telle sorte que son débit devienne comparable à celui d'une autoroute, avec un coefficient de sécurité presque équivalent, et ce pour un prix de revient très inférieur.

Les routes express pourraient être ainsi conçues :

— longueur d'emprise : 50 mètres ;

— au centre : contre-allée de 6 mètres ;

— de part et d'autre : deux chaussées à sens unique de 7 mètres chacune ;

— à l'extérieur : accotement de 10 mètres divisé en deux par un fossé, avec dans la partie extérieure une double rangée d'arbres, encadrant une piste cyclable ;

— de chaque côté : une piste en terre battue de 5 mètres réservée aux véhicules agricoles.

Aux carrefours importants, on aménagera des passages à niveau différents ; les agglomérations devront être évitées par des déviations qui pourront être traitées en autoroutes et munies de bifurcations à niveaux différents à l'entrée et à la sortie. La « route-express » aura ainsi « toutes les caractéristiques » d'une véritable autoroute.

Nous avons déjà annoncé que la « route-express » serait étudiée dans le chapitre du coût et du financement des autoroutes. Mais il est sans doute permis de s'étonner dès maintenant qu'une « route-express » comportant d'une part à peu près toutes les caractéristiques de l'autoroute et d'autre part des améliorations par rapport aux autoroutes existantes : pistes cyclables, pistes pour véhicules agricoles, puisse être réalisée à un prix de revient très inférieur, même si l'on se borne à transformer ainsi une route déjà existante.

Quoi qu'il en soit, M. Rousseau estime que pourraient être transformées en « routes-express » les routes suivantes :

1° Paris—Chalon-sur-Saône. (Encore y aurait-il des nuances : l'autoroute Sud serait prolongée au-delà de Ponthierry jusqu'à la nationale 7 qui serait convertie en route-express à quatre voies jusqu'à Auxerre. D'Auxerre à Avallon : autoroutes d'Avallon à Chalon-sur-Saône, la nationale 6 à deux voies serait transformée en route-express par adjonction d'une nouvelle chaussée).

2° Paris—Reims, par Soissons (avec prolongation éventuelle jusqu'à Strasbourg par une autoroute).

3° Paris—Reims, par Soissons.

4° Reims—Vitry-le-François.

5° R. N. 20 entre Orléans et Argenton-sur-Creuse (avec prolongation jusqu'à Limoges par une autoroute).

6° Bourges—Clermont-Ferrand, par Saint-Pierre-le-Moutier, Moulins, Saint-Pourçain (avec autoroute de Vierzon à Bourges).

7° Bordeaux—Arcachon.

8° Du point de raccordement de l'autoroute intercapitales à la Nationale 188 à Chartres.

On peut remarquer que ce programme de « routes-express » comporte encore quatre secteurs équipés en « autoroutes », notamment le secteur Auxerre—Avallon, de sorte que l'itinéraire Paris—Marseille serait équipé en « autoroute », sauf sur deux parcours :

— fin de l'autoroute-Sud—Auxerre ;

— Avallon—Chalon-sur-Saône.

L'économie — si tant est qu'il y en ait une — serait donc mince sur l'axe principal du projet de gouvernement.

ANNEXE

AUTOROUTE METZ-BERTRANGE-FLORANGE

Dès avant la fin de l'année 1957 les collectivités suivantes : département de la Moselle, ville de Metz, ville de Thionville, chambre de commerce et de l'industrie de la Moselle, chambre des métiers de la Moselle, chambre syndicale de la sidérurgie de la Moselle, toutes intéressées au premier chef par la réalisation de l'artère vitale constituée par la future autoroute Metz-Bertrange-Florange, avaient décidé de participer financièrement à la construction d'un tronçon de l'autoroute et de joindre ainsi leurs efforts à l'action que l'Etat entendrait entreprendre dans le même sens.

Il est apparu à ces collectivités et en particulier à la chambre syndicale de la sidérurgie de la Moselle, que la Société d'équipement du bassin lorrain (S. E. B. L.) créée spécialement pour étudier et réaliser toutes opérations d'aménagement de mise en valeur et de construction propre à favoriser l'expansion dans les quatre départements lorrains, était toute désignée pour traduire leur désir et centraliser entre ses mains les moyens techniques et financiers nécessaires à une telle réalisation, le tout en accord avec l'Etat.

Le conseil général de la Moselle par délibération du 3 décembre 1957, approuvée par arrêté de M. le ministre de l'intérieur en date du 1er décembre 1958 a pu ainsi, au nom des diverses collectivités, donner mandat à S. E. B. L. d'exécuter les travaux de construction d'un tronçon de l'autoroute jusqu'à concurrence d'un montant de 10 millions de nouveaux francs, montant de la participation globale décidée par ces collectivités, de contracter les emprunts nécessaires étant entendu que le service des annuités afférentes à un emprunt à long terme contracté par S. E. B. L. pour une durée de vingt années près la caisse des dépôts et consignations serait assuré de la manière suivante :

Participation de la ville de Metz pour un montant équivalant à 20 annuités de 50.0000 NF chacune.

Participation de la ville de Thionville pour un montant équivalant à 20 annuités de 40.000 NF chacune.

Participation de la chambre syndicale de la sidérurgie pour un montant équivalant à 20 annuités de 200.000 NF chacune.

Participation de la chambre de commerce et d'industrie de la Moselle pour un montant équivalant à 20 annuités de 100.000 NF chacune.

Participation de la chambre des métiers de la Moselle pour un montant équivalant à 20 annuités de 18.000 NF chacune.

Participation du département de la Moselle pour le reliquat des annuités dues pendant vingt ans, soit l'équivalant de 20 annuités de 428.800 NF chacune.

Le département de la Moselle par la même délibération du conseil général de la Moselle accordait de plus la garantie aux emprunts

que S. E. B. L. serait amenée à contracter dans la limite de 10 millions de nouveaux francs pour assurer le financement des travaux.

Une première autorisation de programme d'un montant de 7.780.000 NF ayant été inscrite au titre du budget 1960 (ministère des travaux publics, des transports et du tourisme), la réalisation en 1960-1961 et 1962 d'une première tranche de travaux d'un montant de 5.470.000 NF assurée grâce à la participation financière des collectivités locales susvisées a été décidée et intéresse la construction de l'autoroute entre les PK 3,850 et 9,960.

Une convention de mandat a été signée entre l'Etat et S. E. B. L. le 20 avril 1960 précisant les conditions d'intervention de cette dernière.

Les études étant assurées par le service des ponts et chaussées de la Moselle, les travaux seront réalisés par S. E. B. L. sous le contrôle de l'État et de ses représentants ; la passation des marchés au nom de S. E. B. L. intervenant dans les mêmes conditions et suivant les mêmes règles que les marchés passés par l'Etat pour son propre compte, une étroite coordination sera ainsi assurée entre les travaux exécutés directement par l'Etat et ceux réalisés pour le compte des collectivités locales par les soins de S. E. B. L.

Les ouvrages réalisés par S. E. B. L. seront après réception contradictoire remis gratuitement par cette dernière à l'Etat au nom des collectivités locales.

Les modalités de la participation financière des diverses collectivités (versement dune quote-part des annuités relatives aux emprunts) font l'objet de conventions intervenant entre la Société d'équipement du bassin lorrain et chacune des collectivités locales participantes. La convention département de la Moselle/S. E. B. L. a déjà été signée le 12 septembre 1960. La convention ville de Metz/S. E. B. L. a été signée le 17 septembre 1960.

Un premier emprunt de 250.000 NF réalisé en cinq tranches mensuelles a déjà été contracté par S. E. B. L. près la caisse des dépôts et consignations.

Le démarrage des travaux de construction de la section autoroute Metz-Bertrange-Florange financés à l'aide de la participation des collectivités locales doit intervenir incessamment.

ANNEXE

AGRICULTURE ET AUTOROUTES

(L'expérience de l'Yonne.)

Autoroutes et agriculture.

L'exemple de l'Yonne.

La construction des autoroutes pose pour le monde agricole un problème qui ne saurait manquer d'être évoqué dans ce rapport. L'emprise de 3.500 kilomètres d'autoroutes à une largeur moyenne de 50 mètres représente un agrandissement de 17.500 hectares de la surface du domaine public. Quelle est l'importance de cette surface ? Si on la rapporte à la superficie de la France, le rapprochement n'est pas très significatif. Il est difficile, par ailleurs, de la comparer à la surface totale de la voirie déjà existante. Mais ces comparaisons peuvent être faites avec plus de facilité, plus de fruit sans doute aussi, au niveau d'un département (1).

Pour le département de l'Yonne, qui sera traversé sur 100 kilomètres par l'autoroute Paris-Lyon, la surface qui sera incorporée au domaine public représente 500 hectares, pour une surface totale du département de 700.000 hectares, soit 1/1.400.

L'ensemble de la voirie nationale (2.000 hectares), départementale (4.000 hectares) et communale (8.000 hectares) représente 14.000 hectares. Si l'on y ajoute les chemins ruraux non reconnus, on obtient un total de 20.000 hectares. Les 500 hectares de l'autoroute ne représentent que 1/40 de ce total.

Ces deux comparaisons montrent que l'emprise de l'autoroute, si elle n'est pas négligeable, représente relativement peu de chose. Le problème de la surface — de l'aveu même du monde agricole — peut être considéré comme relativement secondaire. Le vrai problème est ailleurs. C'est essentiellement celui de la coupure qu'une autoroute apporte, celui de la séparation qu'elle crée entre les terrains situés en bordure de ses deux côtés. C'est de là que vient la gêne imposée au monde agricole. La seule solution au problème consiste à réduire autant que possible cette gêne, de façon à obtenir sans trop de difficultés l'adhésion des exploitants au projet de création d'une autoroute.

La méthode qui a été utilisée avec un très grand succès dans le département de l'Yonne peut servir d'exemple. Aussi a-t-il paru utile de la résumer à grands traits.

L'essentiel a consisté à entrer en contact dès l'origine des projets avec les intéressés, à maintenir et à multiplier ces contacts en s'efforçant, d'une part, de faire comprendre aux intéressés la nécessité absolue du projet, d'autre part, de tenir le plus grand compte de leurs observations et de leur inspirer confiance, de façon à obtenir non seulement leur consentement mais encore leur collaboration.

(1) La plupart des considérations, renseignements et considérations qui suivent sont empruntés ou inspirés par un exposé de M. l'inspecteur général Renault, ancien ingénieur en chef des ponts et chaussées de l'Yonne.

Grâce au climat ainsi créé dès 1952, au cours d'une réunion d'information à laquelle prirent part les élus et les représentants de l'agriculture et du commerce, il n'y eut pas de difficulté trois ans plus tard, au moment de l'enquête d'utilité publique. Au cours d'une seconde réunion, d'initiative agricole celle-là, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées préconisa de lier à l'acquisition des terrains par l'Etat des opérations de remembrement qui permettraient de regrouper les terres du côté du centre de l'exploitation. Dans la suite, après une réunion préparatoire groupant tous les services intéressés, ceux-ci sont allés eux-mêmes de commune en commune, expliquant aux maires, conseillers municipaux, propriétaires, exploitants, la consistance générale du projet d'autoroute sur le territoire de la commune. Les études de desserte des exploitations ont été soumises aux intéressés. On a sollicité leurs avis, apporté, le cas échéant, des modifications aux projets initiaux. Bref, on a donné conscience au monde paysan qu'il était « associé » jusque dans le détail à l'étude de la desserte des propriétés.

Dans ce climat de bonne volonté réciproque, les opérations de remembrement se sont déroulées sans à-coups. Elles posaient pourtant quelques problèmes.

Dans certains cas, aucun remembrement n'ayant jamais été fait dans la commune, le financement par les services du ministère de l'agriculture ne faisait pas de difficulté.

Dans le cas où un remembrement avait déjà été fait, il n'était pas possible d'obtenir une nouvelle participation du ministère de l'agriculture pour financer une nouvelle opération de remembrement. Il est vraisemblable que, à la suite de discussions qui se poursuivent entre les ministères de l'agriculture et des travaux publics, que ce dernier sera amené à prendre en charge le financement du nouveau remembrement dans une commune déjà remembrée.

La cession à l'Etat de l'assiette de l'autoroute n'a pas toujours été faite selon la même méthode. Mais grâce à leur emploi (on en a utilisé trois), sur l'assiette de l'autoroute, ont été constituées des parcelles entières que leurs propriétaires ont vendues à l'Etat. Le nombre de ces parcelles s'élève, sur 60 kilomètres du parcours, à 4.000, parmi lesquelles une dizaine à peine obligeront à recourir à une procédure d'expropriation. Pour le reste la totalité des opérations a été faite « à l'amiable ». Leur succès a été illustré par les témoignages de satisfaction que les exploitants agricoles ont donnés à maintes reprises. Le plus spectaculaire d'entre eux est la motion adoptée à l'unanimité par 2.000 paysans recensés en 1956 lors de l'engagement de la procédure de remembrement.

Il faut ajouter que ces opérations ont été facilitées par un heureux concours de circonstances topographiques et humaines et que le déroulement des opérations peut n'être pas toujours aussi aisé. Du moins convient-il de s'inspirer de l'esprit et de la méthode qui ont présidé dans l'Yonne à la réalisation d'opérations délicates et qui ont assuré le plein succès de ces opérations. C'est dans cette intention qu'une commission interministérielle qui comprend des représentants des ministères de la construction, de l'agriculture et des travaux publics a été créée, avec mission de suivre, dans les différents départements, le déroulement d'opérations analogues. Il faut souhaiter qu'elle contribue à la généralisation de l'expérience qui a été si heureusement tentée et réussie dans l'Yonne.

BIBLIOGRAPHIE

I. — *Textes législatifs et réglementaires.*

Loi n° 55-436 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes.

Décision ministérielle du 10 décembre 1955 portant en considération un programme de 1.798 km d'autoroutes.

Décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 sur le statut des autoroutes.

Décret du 4 juillet 1960, modifiant l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955, portant statut des autoroutes.

II. — *Documents officiels.*

Rapport en vue de l'établissement du troisième plan de modernisation et d'équipement (autoroutes et travaux routiers divers).

Troisième plan de modernisation et d'équipement (1958-1961).

Plan intérimaire (1960-1961).

Directives adressées par le Gouvernement au commissaire général du plan en vue de l'élaboration du quatrième plan.

Le programme d'aménagement du réseau routier français. Les autoroutes et leur financement. (Ministère des travaux publics et des transports).

Commission des comptes des transports de la nation, premier rapport général (novembre 1956).

Commission des comptes des transports de la nation, deuxième rapport général (juin 1958).

Rapports au Conseil économique :

Edmond Bamberger. — Achèvement des travaux de l'autoroute de l'Ouest (séance du 25 mai 1948 [*Journal officiel* du jeudi 27 mai]).

Edmond Bamberger. — La circulation routière en France (séances des 9 et 10 décembre 1953 [*Journal officiel* du 11 décembre]).

Mission d'étude aux U. S. A. — Modernisation des moyens de transport (1957).

Jean Goudaert. — Amélioration du réseau français des moyens de communication.

III. — *Statistiques. — Documents internationaux.*

I. N. S. E. E. : Annuaire statistique de la France (1959).

Ministère des travaux publics et des transports :

Les accidents corporels de la circulation routière en 1953.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1954.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1955.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1956.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1957.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1958.
Les accidents corporels de la circulation routière en 1959.

Commission économique pour l'Europe (O. N. U.). — Statistique des accidents de la circulation routière en Europe, en 1958 (mai 1960 Genève).

Commission économique pour l'Europe (O. N. U.). — Bulletin annuel de statistique des transports européens (Genève 1959).

O. E. C. E. (comité du tourisme). — Le tourisme en Europe (janvier 1956).

Conférence européenne des ministres des transports. — Résolution sur les perspectives de l'évolution des transports pour la période 1956-1960 et l'influence de cette évolution sur les investissements (Rome 23-24 octobre 1957).

Conférence européenne des ministres des transports. — Cinquième rapport annuel (16 février 1959).

Conférence européenne des ministres des transports. — Sixième rapport annuel (4 mars 1960).

IV. — *Autres documents.*

S. N. C. F. — Assemblée générale des actionnaires du 16 juin 1959 (exercice 1958).

S. N. C. F. — Activité et productivité de la S. N. C. F. en 1959 (avril 1960).

V. — *Ouvrages généraux.*

Roger Coquand. — Routes : circulation, tracé, construction, entretien (Eyrolles, 1956).

Emile Mireaux. — Problèmes actuels de la route française (1956).

Jean Pierjant. — L'industrie automobile (Presses universitaires de France, 1956).

Jeanne Berthommier. — Les routes (Presses universitaires de France, 1959).

Pierre Grimal. — La civilisation romaine (Arthaud, 1960).

VI. — *Brochures, articles de revues, conférences.*

M.-J. Benité. — L'expansion économique régionale et les transports.

Edouard Bonnefous. — Les autoroutes et l'avenir de la circulation routière internationale (Problèmes d'actualité n° 17, mars 1958, Union routière de France).

Ercole Bouacina. — Les transports terrestres en Italie (*Transports* n° 45, février 1960).

M. Cambournac. — Notes sur les autoroutes allemandes et italiennes (Revue générale des routes n° 310, novembre 1958).

Jacques Compbell. — L'expansion économique et les transports (*Energies*, n°s 296, 297, 298 des 16, 20 octobre et 27 mai 1960).

Edward T. Chase. — L'automobile facteur déterminant de la vie moderne (*La Documentation française* du 18 juin 1960, reproduisant un article paru à New York dans *The Commonwealth* du 4 mars 1960).

C. Chiodi. — Prévision de l'augmentation future de la circulation et du nombre de véhicules immatriculés (rapport général à la Semaine internationale d'étude de la circulation routière) (Stresa 1956, *Revue générale des routes* n° 300, janvier 1957).

Roger Coquand. — Crédits et programmes routiers : le point de vue de l'ingénieur routier (conférence aux Journées techniques de la route, octobre 1959). *Revue générale des routes* n° 336, janvier 1960.

M. Gallienne. — Ports et routes face au Marché commun (association des grands ports français, 4 juin 1958).

J.-F. Gravier. — Faut-il construire des autoroutes en France ? (*Transmondia* n° 16, décembre 1955).

J.-F. Gravier. — Autoroutes et routes express (*Transmondia* n° 71, août 1960).

H. Hondermarcq. — Equipement routier et sécurité (conférence à la session 1960 et la Prévention routière internationale, 9 et 10 mai 1960).

H. Hondermarcq. — Perspectives et développement routier en Europe (*Revue générale des routes* n° 336, janvier 1960).

H. Hondermarcq. — Le programme routier belge (*Transports* n° 49, juillet-août 1960).

Roger Hutter. — Le rôle des investissements dans les transports (*Transports*, n°s 30 et 32, octobre et décembre 1958).

A. Laure. — Crédits et programmes routiers ; le point de vue des administrations financières (conférences aux Journées techniques de la route, octobre 1959 ; *Revue générale des routes*, n° 336, janvier 1960).

Pierre Maillet. — A la recherche d'une méthode d'étude de la répartition optimum des transports (*Transports*, n°s 31 et 32, novembre et décembre 1958).

André Morice. — Urgence et nécessité d'un réseau français d'autoroutes (*Revue politique des idées et des institutions*, 49e année, n° 3, 15 février 1960).

J. Nicod. — Les autoroutes de l'Europe occidentale et la formation d'un réseau de grandes routes européennes (*L'information géographique*, janvier-février 1956).

J.-L. Rousseau. — Des autoroutes, mais lesquelles ? (*Transmondia*, n° 70, juillet 1960).

Alfred Sauvy. — Automobile : ce débat interdit (*Transmondia*, n° 72, septembre 1960).

René Richard. — Faut-il diminuer le prix de l'essence ? (*Le Monde*, 10-11 juillet 1960).

R. Villadier. — Le temps et l'espace facteurs d'harmonie économique.

Claude-Henri Vigne. — Les autoroutes (Recueil Dalloz, 16e cahier, 27 avril 1960).

Quinto Zechini. — Consistance, développement et programmes du réseau routier national et des autoroutes d'Italie. (*Revue générale des routes*, n° 332, septembre 1959).

X... — La construction d'autoroutes en Allemagne de l'Ouest (*Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 13 février 1960).

X... — Le programme d'amélioration du réseau routier (*Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 5 mars 1960).

X... — Le programme routier 1960-1975 (*Revue générale des routes*, n° 339, avril 1960).

2° Avis adopté par le Conseil économique et social, au cours de sa séance du 22 novembre 1960, sur l'ensemble des problèmes posés par les autoroutes françaises.

Le Conseil économique et social,

Vu sa résolution en date du 9 février 1960 par laquelle il s'est saisi de l'étude de l'ensemble des problèmes posés par les autoroutes françaises ;

Après avoir entendu le rapport présenté par M. Boucoiran, au nom de la section des transports et du tourisme ;

Après avoir repoussé une motion préjudicielle tendant à différer l'étude de ce problème pour la reprendre lors de l'étude du projet de plan de modernisation et d'équipement (1) (2) ;

Considère qu'il convient de formuler un certain nombre de propositions en s'inspirant des observations suivantes :

— le réseau routier français, bien qu'il soit remarquable par sa densité et généralement de bonne qualité, n'est plus adapté, sur certains trajets, au nombre ni à la vitesse des véhicules qui le parcourent ;

— la concentration du trafic sur une fraction du réseau national rend nécessaire un effort particulier en faveur de cette fraction sous réserve des adaptations nécessaires à l'application d'un plan national d'aménagement du territoire (3) ;

— le reste du réseau national, ainsi que les réseaux départemental, vicinal, rural et urbain exigent la poursuite et l'accélération de leur modernisation ;

— les prévisions officielles tiennent pour certain le triplement de la circulation entre 1955 et 1975 ;

— l'augmentation du trafic constatée de 1955 à 1960 est déjà en avance sur les prévisions officielles pour cette période de cinq années ;

— les accidents corporels de la circulation routière, s'ils ont presque toujours pour origine une faute ou une défaillance de l'homme, trouvent dans de nombreux cas leur occasion dans les caractéristiques de la route ;

— les améliorations du réseau routier entraînent une diminution sensible du nombre d'accidents et de victimes ;

— il est possible de déterminer méthodiquement les caractéristiques d'une route pour un niveau de circulation donné ;

— il est également possible de calculer avec une approximation suffisante la rentabilité économique d'un projet routier ;

— l'autoroute apparaît, à partir d'un certain niveau de circulation, comme le seul moyen d'assurer l'écoulement du trafic avec un maximum de sécurité ;

— la « route-express », moins onéreuse sans doute, ne saurait rendre les mêmes services que l'autoroute, mais ne doit pas être écartée sur certains parcours (4) ;

— l'élaboration d'un programme routier et autoroutier doit tenir compte non seulement des courants actuels de trafic, mais encore des infléchissements qui pourront lui être apportés par le développement des économies régionales, mais encore de la perturbation qu'apporte la construction des autoroutes dans les communes et du préjudice causé aux exploitations agricoles traversées (5) ;

— dans cette optique, le futur réseau autoroutier ne doit pas nécessairement s'ordonner en une série de radiales autour de Paris ;

— les difficultés de la circulation dans les zones fortement urbanisées freinent l'expansion de l'automobile et posent des problèmes qui ne paraissent pas avoir encore fait l'objet de beaucoup d'études approfondies ;

— dans bien des cas même (tourisme par exemple) la sécurité et la rapidité d'un réseau autoroutier judicieusement raccordé aux réseaux étrangers constitueraient un appel certain ;

— les crédits destinés à la modernisation des routes depuis la création du fonds spécial d'investissement routier ont été insuffisants ; dans certains cas, ils n'ont même pas reçu les affectations prévues (1) ;

— les études économiques sur l'organisation optimum des transports, qui n'en sont qu'à leur début, ne permettent pas encore de tirer des conclusions d'ensemble sur la coordination des investissements, mais laissent espérer pour l'avenir des résultats intéressants.

Compte tenu de ces considérations,

Le Conseil économique et social émet l'avis (2) :

I. — *Sur les principes.*

Que la modernisation du réseau routier français comporte notamment la construction d'un réseau d'autoroutes ;

Qu'un effort particulier soit consenti en faveur des autoroutes de dégagement et pour faciliter la circulation dans les zones fortement urbanisées ;

Que l'aménagement des routes nationales, départementales et communales doit être rigoureusement conjugué avec la réalisation d'un programme de constructions d'autoroutes de liaison et ne doit, en aucun cas, lui être sacrifié ;

Que soient notamment aménagées en « routes express » certaines portions de routes où le trafic le justifie (3) ;

Qu'il ne soit pas demandé aux collectivités locales qui assument déjà de lourdes charges financières en ce qui concerne la construction et l'entretien des réseaux du secteur départemental, vicinal, rural et urbain de participer au financement de certains travaux sur les routes nationales ;

Qu'une étude très complète du tracé soit effectuée pour profiter de toutes les circonstances naturelles qui peuvent réduire les inconvénients de la traversée des villages et des exploitations agricoles (utilisation de la ligne de partage des eaux, terrains médiocres : landes, forêts, etc.) ;

Qu'une enquête et une information préalables soient effectuées dans ces mêmes villages pour engager ceux-ci dans des opérations de remembrement qui peuvent rendre bénéfique le bouleversement des structures d'exploitations causé par la traversée de l'autoroute, et pour compenser à la commune le préjudice causé par la réduction de son territoire imposable ;

Que soient créés tous chemins latéraux et passages convenables permettant d'assurer sans dépense supplémentaire l'accès et le service normaux des exploitations agricoles riveraines ;

Que toute procédure d'expropriation soit engagée selon les règles et indemnise les expropriés du préjudice causé (3) ;

Qu'il soit tenu le plus grand compte, dans l'étude d'un tracé, des impératifs de l'urbanisme, de la sauvegarde des sites, du coût de l'ouvrage et des facteurs techniques imposés par le relief et les conditions géologiques (3).

(1) Le texte de cette motion préjudicielle figure en annexe.

(2) Cette motion a été repoussée par 127 voix contre 18 et 14 abstentions (voir en annexe le résultat de ce scrutin n° 1).

(3) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement tendant à ajouter au texte initial le membre de phrase suivant : « Sous réserve des adaptations nécessaires à l'application d'un plan national d'aménagement du territoire.

(4) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement Le texte initial de la section était le suivant : la « route-express », moins onéreuse sans doute, ne saurait rendre les mêmes services que l'autoroute, mais ne doit pas *a priori* être écartée sur certains parcours.

(5) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement tendant à ajouter au texte de la section le membre de phrase suivant : « Mais encore de la perturbation qu'apporte la construction des autoroutes dans les communes et du préjudice causé aux exploitations agricoles traversées ».

(1) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial de la section était : « Les crédits destinés à la modernisation des routes depuis la création du fonds spécial d'investissement routier ont été insuffisants et n'ont pas permis de mener à bien les projets retenus par le deuxième plan quinquennal routier. »

(2) Ce vote a été acquis au scrutin public par 96 voix contre 47 et 18 abstentions (voir résultats du vote en annexe, scrutin n° 4).

(3) Cette adjonction résulte de l'adoption à main levée d'un amendement.

II. — *Sur le projet du Gouvernement.*

Que le programme d'autoroutes et d'aménagement du réseau routier adopté par le Gouvernement est un programme minimum, qui pourrait être le début de réalisations importantes, nécessitées par le développement général de l'économie dû, notamment, aux plan d'équipement.

Dans le cadre de ces plans, il convient maintenant d'en accélérer le rythme (1) ;

Que ce programme, qui tient compte au premier chef de l'intensité de la circulation, n'a pourtant pas négligé le développement prévisible des économies régionales, mais que ce facteur n'a joué que pour les réseaux du premier et du deuxième ordre et non pour la « trame autoroutière » ;

Qu'il est indispensable, dans ces conditions que le programme puise être, périodiquement révisé, amendé et complété en fonction de l'augmentation du trafic et dans le dessein de favoriser le développement des économies régionales (2) ;

Qu'au cours de ces revisions, il soit également tenu compte, dans une optique européenne, de la nécessité d'harmoniser le réseau autoroutier français avec les réseaux des pays limitrophes ;

Que dans cette perspective soient aménagés dans le cadre des réseaux de premier et de deuxième ordre des itinéraires Est-Ouest en accélérant l'étude de (3) leur aménagement en autoroute ;

Que les grands centres et notamment Paris et la région parisienne posent un problème particulier. Dans le cas de Paris, la solution devra être recherchée :

— non seulement dans la construction rapide d'autoroutes de dégagement et de parcs de stationnement aux abords de la capitale ;

— mais encore dans une liaison entre ces autoroutes et le centre de Paris et dans l'aménagement d'une rocade susceptible d'améliorer la circulation à l'intérieur de la région parisienne et de dégager la capitale du trafic de transit.

III. — *Sur le financement des autoroutes.*

Que les crédits du F. S. I. R. qui ont été très sensiblement augmentés dans le budget de 1961 ne doivent pas subir dans l'avenir des atteintes analogues à celles qu'ils ont supportées dans le passé (4) ;

Que, malgré cette augmentation, ces crédits sont insuffisants pour assurer à eux seuls la construction rapide d'un important réseau d'autoroutes ;

Que, dans ces conditions, il convient d'avoir recours a d'autres modes de financement, et notamment à l'emprunt ;

Que les emprunts peuvent être gagés dans l'immédiat sur des péages, moyen pratique d'assurer un démarrage rapide et un développement continu du programme d'autoroutes (5) (6) ;

Que toutefois l'usage des autoroutes devant être en principe gratuit, soit envisagée, pour l'avenir, la possibilité de gager les emprunts sur le F. S. I. R. (7) ;

(1) Ce texte résulte de l'adoption à main-levée d'un amendement. Le texte initial était : « Que le programme d'autoroutes et d'aménagements du réseau routier adopté par le Gouvernement est un programme minimum, mais qu'il marque heureusement le début de réalisations importantes, dont le rythme devrait être accéléré ».

(2) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « Qu'il est souhaitable, dans ces conditions, que le programme puisse être périodiquement révisé et, si nécessaire, partiellement amendé et complété en fonction de l'augmentation du trafic et du développement des économies régionales ».

(3) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « Que dans cette perspective soient aménagés dans le cadre des réseaux de premier et deuxième ordre des itinéraires Est-Ouest en attendant que puisse être étudié leur aménagement en autoroute. »

(4) Un amendement ainsi rédigé : Ajouter à la fin du premier alinéa « et qu'en tout état de cause, il était hautement désirable que les fonds destinés à son alimentation lui soient, dans leur intégralité et très rapidement, restitués » a été repoussé à main levée.

(5) Un amendement tendant à la suppression des alinéas relatifs au péage a été repoussé à main levée.

(6) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial de la section était : « Que les emprunts devront être gagés dans l'immédiat sur des péages, seul moyen pratique d'assurer un démarrage rapide et un développement continu du programme d'autoroutes. »

(7) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « Que soit envisagée pour l'avenir la possibilité de gager partiellement les emprunts sur le F. S. I. R.»

Que, toutefois, les autoroutes de dégagement doivent continuer à être financées uniquement par le F. S. I. R. et par conséquent exemptes de péage ;

Que dans le cas où les autoroutes de dégagement seraient prolongées par des autoroutes de liaison à péage, la perception du péage doit commencer en un point tel que la notion de dégagement ne perde pas tout son sens (1) (et (1) de la page précédente) ;

Que les autoroutes de liaison pourront être financées soit par le budget, soit par le budget et l'emprunt ;

Que le péage, qui impose une dépense à l'usager, est compensé par les économies que procure la circulation sur l'autoroute (2) ;

Que l'usager doit évidemment avoir le choix entre le parcours payant sur l'autoroute et le parcours gratuit sur une route ordinaire en bon état (2) ;

Qu'il pourra être fait appel, au sein des sociétés d'économie mixte concessionnaires, non seulement aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises particulièrement intéressées à la desserte autoroutière de la région et au développement des autoroutes en général (3) (4) ;

Qu'il pourra éventuellement être fait appel, pour la construction d'autoroutes « internationales », au concours d'établissements bancaires internationaux ;

Que les ressources annexes attendues de l'exploitation commerciale de l'autoroute sont faibles et qu'il ne convient pas de chercher à les augmenter par la publicité qui détruirait le paysage ou par une création inconsidérée de restaurants et de « motels » (5).

IV. — *Sur l'organisation des transports.*

Qu'en aucune façon les autoroutes ne soient prétexte à une réglementation plus libérale des dimensions et du poids par essieu des véhicules de transport de marchandises (6) ;

Que les péages sur les transports de marchandises soient calculés de façon à rendre équitable la contribution de ces transports aux dépenses d'infrastructure (7) ;

Que les études fondamentales sur l'organisation optimum des transports, amorcées par la Commission des comptes transports de la nation soient activement poursuivies de façon à fournir dans un proche avenir les éléments de base nécessaires à l'élaboration d'une véritable politique des transports (8).

(1) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « Que dans le cas où les autoroutes seront prolongées par des autoroutes de liaison à péage, la perception du péage doit commencer en un point assez éloigné du centre urbain pour que la notion de « dégagement » garde tout son sens, assez rapproché aussi pour ne pas soustraire entièrement au péage les portions d'autoroute où la circulation est la plus dense. »

(2) Un amendement tendant à la suppression de ces alinéas a été repoussé à main levée (voir *supra*).

(3) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « qu'il pourra être fait appel, au sein des sociétés d'économie mixte concessionnaires, non seulement aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises particulièrement intéressées à la desserte autoroutière de la région. » .

(4) Un alinéa ainsi rédigé : « Que les compagnies d'assurance-automobile et d'assurance-vie seraient susceptibles de souscrire aux emprunts obligataires émis par les sociétés concessionnaires », a été retiré par suite de l'adoption à main levée d'un amendement.

(5) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial de la section était : « Que les ressources à attendre de l'exploitation commerciale de l'autoroute sont faibles mais qu'il ne convient pas de chercher à les augmenter par la publicité qui détruirait le paysage ou par une création inconsidérée de restaurants et de « motels ». »

(6) Un amendement ainsi rédigé : « IV. — Rédiger ainsi le paragraphe 1/ : Qu'il y a lieu de reconsider la réglementation française dans le sens d'une limitation plus stricte des dimensions et du poids par essieu des véhicules de transports de marchandises, en s'inspirant des normes fixées par la Convention mondiale sur la circulation routière conclue à Genève en 1949 », a été repoussé au scrutin public par 85 voix contre 67 et 18 abstentions (voir en annexe les résultats du scrutin n° 2).

(7) Cette réduction résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial de la section était : « Que les péages sur les transports de marchandises soient calculés de façon à rendre équitable et supportable la contribution de ces transports aux dépenses d'infrastructure. »

(8) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était : « Que les études sur l'organisation optimum des transports soient poursuivies de façon à fournir des données de plus en plus précises en vue de la coordination des transports. »

V. — *Sur la coordination des investissements.*

Que les projets présentés dans cet avis soient, avant adoption, examinés dans le cadre général des priorités à établir, compte tenu des intérêts vitaux de la nation et, en particulier, de l'agriculture, du logement, de l'enseignement des jeunes Français, de l'aide à la vieillesse (1).

(1) Ce texte résulte de l'adoption au scrutin public d'un amendement par 89 voix contre 54 et 15 abstentions. Le détail de ce scrutin figure en annexe du scrutin n° 3.
Le texte initial de la section était : « Que dans la détermination nécessaire des priorités dans les divers secteurs d'équipement les investissements routiers et autoroutiers doivent occuper la place qui correspond à leur rôle dans la vie économique et sociale de la nation.

ANNEXES A L'AVIS

SCRUTIN N° 1

sur la motion préjudicielle tendant à différer l'étude de l'ensemble des problèmes posés par les autoroutes françaises présentés par le groupe des Travailleurs (C. G. T.).

Nombre de votants 159

Ont voté pour 18
Ont voté contre 127
Se sont abstenus 14

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (18).

Groupe des travailleurs C. G. T. — MM. Barjonet, Brard, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Sauvy.

Groupe de l'U. N. A. F. — M. Houist.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Gaumont, Junillon, Laurent-Eynac.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (127).

Groupe des travailleurs :

C. G. T.-F. O. MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Ventejol.

C. G. C. — MM. Bicheron, Gondouin, Hervouët, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Goudaert, Halff, Laguionie, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Precheur, Pisson, Rogliano, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deneux, Desbarats, Du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Forget, Guellati, Guy-Charon, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Jeudon, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Byé, Dumontier, Goussault, Lacoste, Laurens, May, Mercier, Perroux, Ramonet, Thomas, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard, Vinot.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Harasse, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Langlet, Millot, Polti, Senet, Tisserand.

Se sont abstenus (114).

Groupe des travailleurs C. F. T. C. — MM. Alidières, Braun, Charuau, Chaulet, Descamps, Haniquaut, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement n° 22 présenté par le groupe des travailleurs C. F. T. C. tendant à reconsidérer la réglementation française en matière de poids et de dimensions des véhicules servant au transport des marchandises.

Nombre de votants 163

Ont voté pour 67
Ont voté contre 85
Se sont abstenus 11

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (67).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Braun, Charuau, Chaulet, Descamps, Haniquaut, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Brard, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Ventejol.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Byé, Dumontier, Goussault, Lacoste, Laurens, May, Mercier, Perroux, Ramonet, Sauvy, Thomas, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Gaumont, Junillon, Laurent-Eynac, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Durand-Réville.

Ont voté contre (85).

Groupe des travailleurs. — C. G. C. — MM. Bicheron, Gondouin, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Goudaert, Laguionie, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, Precheur, Rogliano, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bencharif, Biset, Bonjean, Bouchard, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Deneux, Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Forget, Guy-Charon, Hadengue, Hervieu, Labonde, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Moch, Verret.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Ressicaud, Séné.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Petit, Sanglier.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Chardonnet, Polti.

Se sont abstenus (11).

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de l'artisanat. — M. Jeudon.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Malbrant, Raingeard.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Martial, Millot, Senet, Tisserand.

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement n° 25 présenté par M. Sauvy tendant à ce que les investissements routiers soient examinés dans le cadre des priorités à établir compte tenu des intérêts vitaux de la nation.

Nombre de votants 159

Ont voté pour 89
Ont voté contre 54
Se sont abstenus 16

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (89).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Braun, Charuau, Chaulet, Descamps, Haniquaut, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Brard, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Mme Joannès, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Ventejol.

Groupe de l'agriculture. — MM. Bencharif, Biset, Bonjean, Bouchard, Chatras, Collet, Dalle, Deleau (J.), Deneux, Desbarats, Ferré, Ferté, Hadengue, Hervieu, Labonde, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Van Graefschepe.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Dumontier, Lacoste, Laurens, May, Ramonet, Sauvy, Thomas, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard.

Groupe de la coopération. — MM. Gaussel, Lamy, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Gaumont, Junillon, Laurent-Eynac, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Martial, Senet, Tisserand.

Ont voté contre (54).

Groupe des travailleurs C. G. C. — MM. Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Goudaert, Halff, Laguionie, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, Prêcheur, Rogliano, Rosen (de), Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Jeudon, Lachachi, Lecœur, Ressicaud, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Goussault.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Petit, Sanglier.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville.

Se sont abstenus (16).

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Beghain, Chégut, Du Douet de Graville, Forget, Guy-Charon, Robin.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Mercier.

Groupe de la coopération. — M. Martin.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Malbrant, Raingeard.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Millot, Polti.

SCRUTIN N° 4

sur l'ensemble du projet d'avis présenté par M. Boucoiran.

Nombre de votants	161
Ont voté pour	96
Ont voté contre	47
Se sont abstenus	18

Le conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (96).

Groupe des travailleurs :

C.F.T.C. — MM. Alidières, Braun, Charuau, Chaulet, Descamps, Haniquaut, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Brard, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Mme Joannès, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Ventejol.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bencharif, Bizet, Bonjean, Bouchard, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Deneux, Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Forget, Guy-Charon, Hadengue, Hervieu, Labonde, Lequertier, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Verret.

Groupe de l'artisanat. — MM. Colomer, Lachachi.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Dumontier, Lacoste, May, Perroux, Ramonet, Sauvy, Thomas, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Martial, Senet.

Ont voté contre (47).

Groupe des travailleurs : C. G. C. — MM. Bicheron, Gondoin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Goudaert, Halff, Laguionie, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, Precheur, Rogliano, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'artisanat. — MM. Duhamel, Ressicaud, Séné.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Petit, Sanglier.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Chardonnet, Durand-Réville, Millot, Polti, Tisserand.

Se sont abstenus (18).

Groupe de l'agriculture. — MM. Beghain, Robin.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Dallant, Jeudon.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Goussault, Mercier.

Groupe de l'U. N. A. F. — M. Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Gaumont, Junillon, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

ENSEMBLE DES PROBLEMES POSES PAR LES AUTOROUTES FRANÇAISES

Projet d'avis présenté, au nom de la section des transports et du tourisme, par M. J. Boucoiran.

MOTION PREJUDICIELLE

PRÉSENTÉE PAR LE GROUPE DES TRAVAILLEURS (C. G. T.)

Le Conseil économique et social,

Considérant l'importance « des problèmes posés par les autoroutes françaises » et rendant hommage aux travaux consacrés à ces problèmes par sa section des transports et du tourisme,

Mais considérant que ces problèmes, à raison même de leur importance, ne sauraient être disjoints du problème général des investissements et du plan,

Et qu'au surplus ils ne sont pas sans rapport étroit avec ceux des économies régionales d'une part et de la coordination des transports d'autre part,

Considérant enfin que l'ensemble de ces problèmes doit être couvert par le projet du plan de modernisation et d'équipement,

Décide de différer son examen des problèmes posés par les autoroutes françaises jusqu'à ce qu'il soit saisi de ce projet.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.